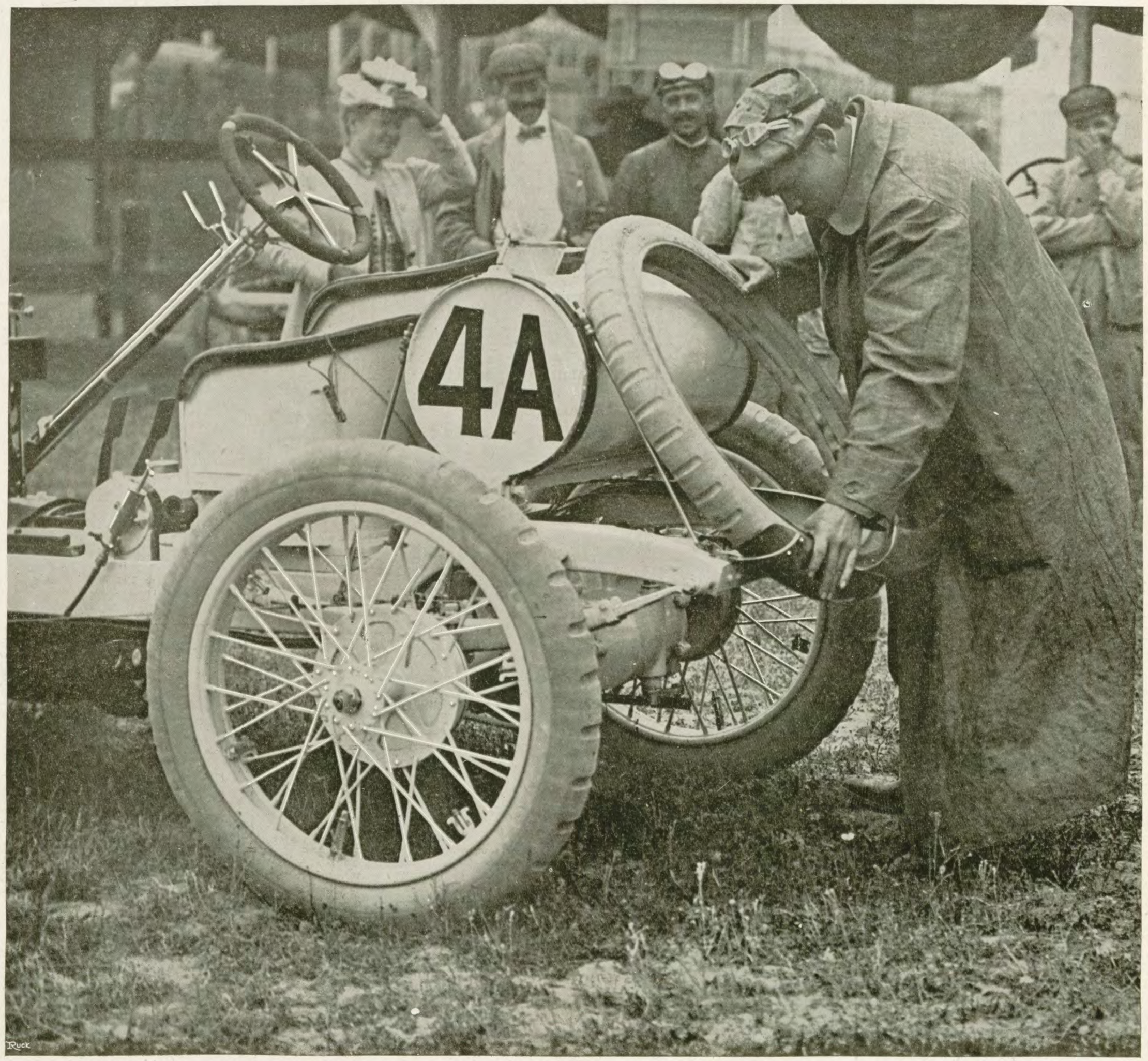
9e Année ⌀ N° 406 — 30 centimes

LA VIE AU GRAND AIR

Dans ce Numéro : *LE GRAND PRIX DE L'A. C. F.*

SUPPLÉMENT DE QUATRE PAGES



Abonnements :
Paris et Départements „ „ „ 24 *francs*
Etranger „ „ „ „ „ „ „ 28 ⌀
Changement d'adresse, 0 fr. 75.

LE GRAND PRIX DE L'A. C. F.

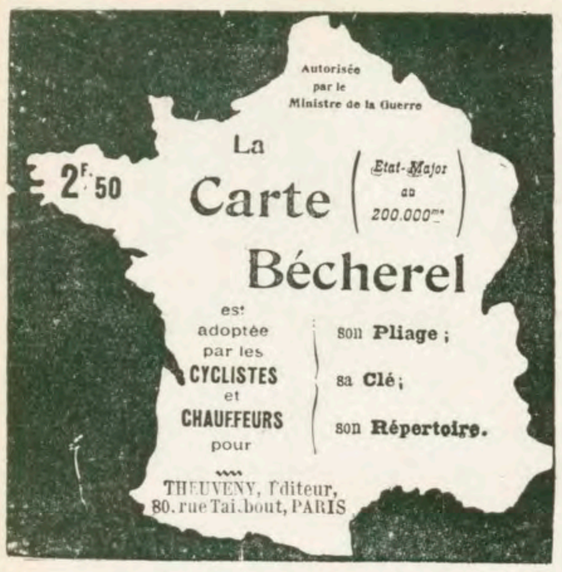
Avant le départ. Hémery arrime sur sa voiture des bandages de rechange

(Voir pages 479 et 486 à 490).

Publications Pierre Lafitte & Cie
Je sais tout ⌀ Fermes & Châteaux ⌀ Femina
Musica ⌀ Jeunesse ⌀ La Vie au Grand Air
9 et 11, Avenue de l'Opéra ⌀ Paris

Published on June 30 th 1906. Privilege of copyright in the United States reserved under the Act approved March 3 rd 1905, by Pierre Lafitte.

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France



CYCLES, MOTOCYCLETTES et AUTOS

" L'ALBATROS "

H. BILLOUIN, Ingén^r-const^r
104, avenue de Villiers, Paris.

Bicyclettes neuv. de g^d luxe, course et route garant. dep. **120 f.**; d'occas. en bon état dep. **30 f.** Motocyclettes neuves s^r commande, route et course, 2 à 6 chev^x dep. **500 f.**; d'occas. dep. **150 f.** Voitures Automobiles neuv. et s^r commande à 2 et 4 places dep. **2.900 f.** et d'occasion **500 fr.** — **Facilité de paiement.** Réparations et Transformations. — Accessoires et Pièces détachées.
PRIX MODÉRÉS. — CATALOGUE FRANCO. — TÉLÉPHONE 548-03.

ESSAYEZ TOUS LE NOUVEAU
PNEU CALMON
DÉPÔT à PARIS :
23, Rue Ruhmkorff.

LE "MERVEILLEUX" SAVON SPÉCIAL POUR LA BARBE

Je rase 30 hommes à l'heure car la barbe fond devant le rasoir et tous proclament quen se barbifiant avec le MERVEILLEUX *ils n'ont plus ni rougeurs ni feu du rasoir!..*

VIBERT FRÈRES_PARIS

N'oubliez pas d'emporter en voyage votre Savon LE "Merveilleux" si pratique et si commode pour qui se rase soi-même

En Vente chez tous les Coiffeurs, dans tous les Bazars et Magasins de Nouveautés

Envoi franco contre 1 fr. 50 adressé à MM. VIBERT Frères, 60, boulevard Sébastopol, Paris

E. LAMBERJACK
SOCIÉTÉ FRANCO-AMÉRICAINE D'AUTOMOBILES
95, boulevard Gouvion-Saint-Cyr, PARI
F.I.A.T.-Renault-Panhard-Mercédès

APPAREILS NOUVEAUX POUR AUTOS & CANOTS
Accumulateurs. Bougies. Bobines
AVERTISSEUR SIRÈNE. PHARES ELECTRIQUES
LAVENE
33, Rue N.D. de Lorette. PARIS. TÉLÉPH. 314-75

PARFUM
FLORAMYE
L.T. PIVER
PARIS

Nouveauté ::: LES PLAQUES et Papiers de la **S.I.P** au Bromure et CITRATE sont supérieurs
5, rue Laffitte, Paris. *Tarif sur demande*

La Semaine Comique, par Henriot.

— Expliquez-moi comment, quand je suis à pied j'ai la haine de l'automobile, et pourquoi, dès que je suis dedans j'ai un invi□cible mépris pour les piétons ?

— Qu'est-ce qu'il y a là dedans ?
— En arrivant à l'hôtel avec son auto, Monsieur a demandé s'il y avait de l'essence... J'ai cru que c'était pour se nettoyer la figure ?

— Le gagnant de la course a touché près de 75.000 francs ..
— Mazette... mais ce sont des enjeux olympiques !

Le père Noë désolé de n'avoir pas songé à construire une Arche Nautomobile !

COMPTOIR BISONTIN
El. Maillot
38, rue Ch. Nodier, BESANÇON (Doubs)
FABRIQUE D'HORLOGERIE EN TOUS GENRES
Vente directe au particulier. — Exportation
Demandez le Catalogue illustré contenant *Chronomètres, Montres artistiques, Pendules, Réveils, Bijouterie.* — Maison de confiance

SUSPENSOIR MILLERET
élastique sans sous-cuisses 2 fr. 50
pour VARICOCÈLES, HYDROCÈLES, AVALIERS.
BANDAGES CURATIFS, BAS-VARICES.
LE GONIDEC. 13, Rue Etienne-Marcel, PARIS.

Envoi Franco du Catalogue

PORTOIR ARTICULÉ et *FAUTEUIL-ROULANT*
DUPONT
FABRICANT, BREVETÉ S.G.D.G.
Fournisseur des Hôpitaux
10, Rue Hautefeuille, 10
PARIS
(Près l'École de Médecine).

PNEU CUIR **VULCAN**
Arrivé SEUL
CONCOURS DU BANDAGE 1905
P. BUCHILLET & C^ie
20, Rue Brunel, PARIS

Pneu-Cuir IMPERFORABLE **SANS PEUR** Pneu-Cuir ANTIDÉRAPANT
RÉSISTANCE INCOMPARABLE GARANTIE
BEAU & C^ie 171, Cours Lafayette, LYON — 19, Av. de la Gde-Armée, PARIS — LONDRES, BRRXELLES, STRASBOURG, MILAN

FONTAINEBLEAU SON CHÂTEAU VILLÉGIATURE D'ÉTÉ SA FORÊT

BOISSON *TONIQUE* AGREABLE
PICON PICON PICON PICON PICON
et RAFRAICHISSANTE

PRENEZ GARDE, Madame
vous commencez à grossir, et grossir, c'est vieillir. Prenez donc tous les jours deux dragées de THYROÏDINE BOUTY, *et votre taille restera ou redeviendra svelte. — Le flacon de 50 dragées est expédié franco par le* LABORATOIRE 1, Rue de Châteaudun, Paris, contre mandat-poste de 10
TRAITEMENT INOFFENSIF ET ABSOLUMENT CERTAIN
Avoir soin de bien spécifier : *Thyroïdine Bouty.*

HERNIE GUÉRIE

par le Nouveau BANDAGE MEYRIGNAC
Accepté p^r la Société de Chirurgie de Paris
Recommandé par les Membres du Corps Médical.
Cet appareil en forme d'arbalète est invisible sur le corps supprime le **ressort** du dos et le **sous-cuisse.** Le malade peut se livrer à tous les travaux sans éprouver de gêne. Par sa pression constante il mène à la guérison. Env. Catalogue
MEYRIGNAC, Spécialiste-Herniaire, 229, Rue St-Honoré, Paris

SOINS, HYGIÈNE
Demandez le catalogue franco de la nouvelle ceinture pour l'**EVENTRATION** et combattant l'**OBÉSITÉ** — du nouveau tissu à jours pour les **VARICES** supprimant la chaleur et les démangeaisons, et où vous trouverez **CORSETS** de toilette ainsi que pour le **REDRESSEMENT DE LA COLONNE VERTEBRALE** — les **BRAS** et **JAMBES** artificiels, avec les derniers perfectionnements, tous les genres de **BANDAGES HERNIAIRES.** Les appareils d'hygiène, douches, injecteurs, coussins, alèzes, urinaux, etc., etc.
DES DAMES SONT A LA DISPOSITION DES CLIENTES
S'adresser chez **C. CHANSON,** fabricant, breveté S. G. D. G.
146, Rue de Rivoli, PARIS — *Téléphone* 215-12

SANTAL MIDY
INOFFENSIF.
Supprime Copahu, Cubèbe, Liquides astringents.
GUÉRISON RADICALE et rapide des maladies contagieuses ; très efficace dans les maladies de la vessie : cystite du col, catarrhe, hématurie.
113, faub. St-Honoré, PARIS

La Vie au Grand Air

ABONNEMENTS :
Paris et Départements ..... 24 fr.
Etranger ..... 28 fr.
Changement d'adresse : 0 fr 75

30 Juin 1906 — N° 406
PUBLICATIONS PIERRE LAFITTE & Cie
9 et 11, avenue de l'Opéra, PARIS — Téléph. 280-52, 280-56, 254-88
Publicité : HUGUET, MINART & Cie, 11, boulev. des Italiens

PUBLICITÉ :
Pages d'Annonces, la ligne ..... 2 fr.
La Page ..... 600 fr
Encartage ..... 750 fr

LE GRAND PRIX DE L'A. C. F. — AU PESAGE

Le Grand Prix de l'Automobile-Club de France est couru. On trouvera plus loin les péripéties de la course et le portrait du triomphateur de la grande épreuve internationale. Pendant quatre jours, tout le mouvement sportif s'est concentré autour de Pont-de-Gennes, où se donnaient les départs et où se faisait l'arrivée. C'est également à Pont-de-Gennes que se sont effectuées les opérations préliminaires du pesage. Notre photographie représente la voiture d'Albert Clément, un des favoris de l'épreuve, poussée hors de la tente du pesage, après être passée sur la bascule.

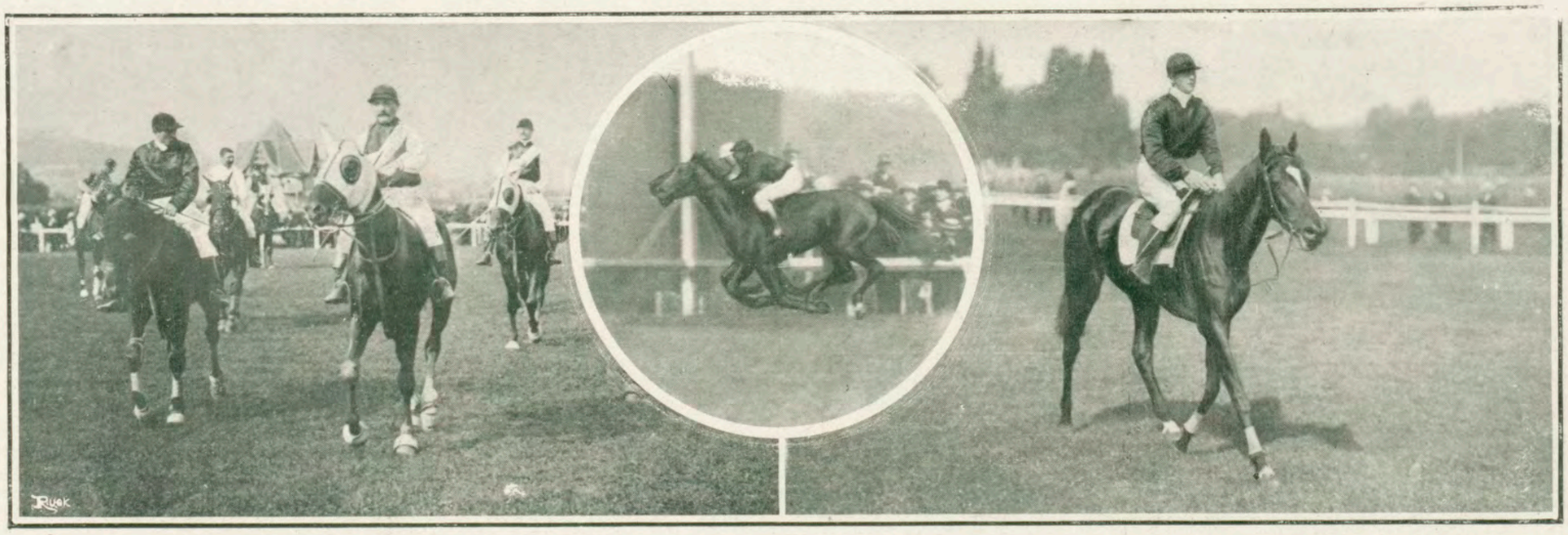
Published on June 30 th 1906, Privilege of copyright in the United States, reserved under the Act approved March 3rd 1905, by Pierre Lafitte.— Tous droits de reproduction réservés pour tous pays.

UN RECORD

Jamais, depuis que la **Vie au Grand Air** *est fondée, aucun numéro ne nous a été autant demandé par nos correspondants que le prochain numéro qui paraîtra le 7 juillet. C'est en effet dans ce numéro que la* **Vie au Grand Air**, *complétant le supplément de quatre pages publié aujourd'hui, donnera le compte rendu complet, illustré, véritable cinématographe du Grand Prix de l'Automobile Club de France, l'histoire de la course recueillie par les seize photographes que la* **Vie au Grand Air** *avait disposés sur tous les points importants du Circuit de la Sarthe*

Nous ne saurions donc trop conseiller à nos lecteurs et à nos amis de retenir à l'avance chez leur libraire ou marchand de journaux, le numéro daté du 7 juillet, qui restera comme un document sans égal de la grande épreuve automobile de 1906 et qui sera, sans nul doute, épuisé le jour de sa mise en vente

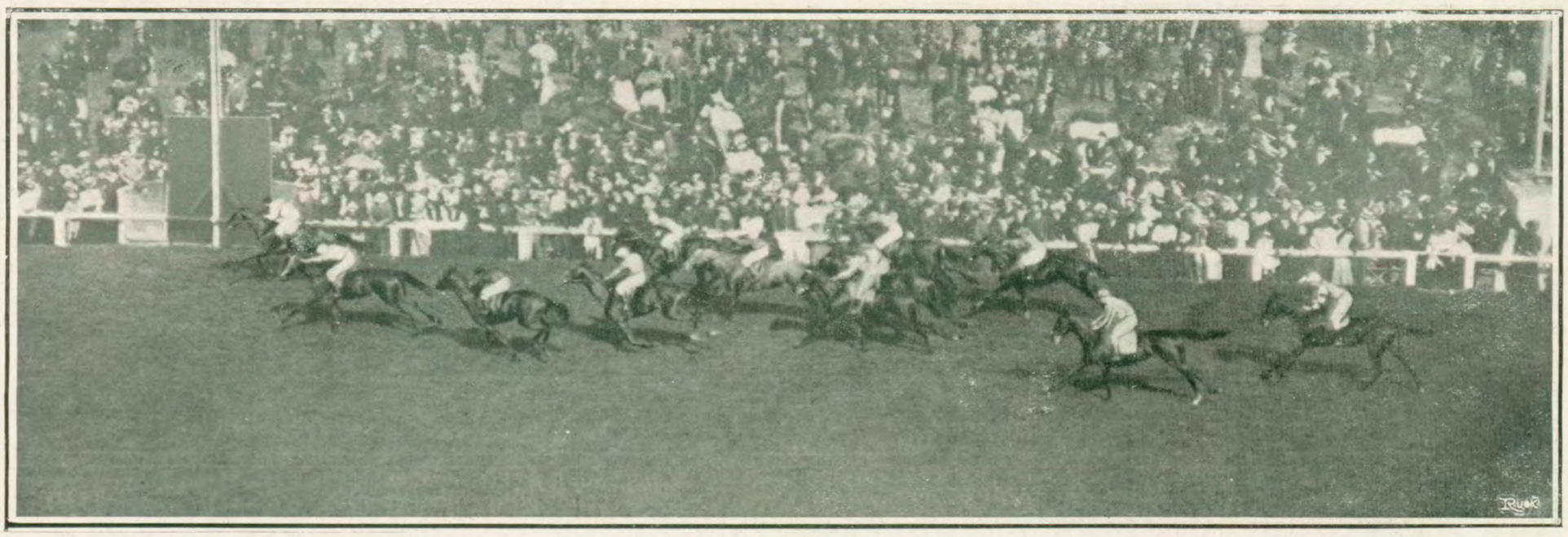
DE LONGCHAMP A SAINT-CLOUD



Diogène.
Pn. al.. 3 ans, 62 kil. par Triomphant et Ellora, à M. F. Lallouet, monté par Th. Lallouet, gagnant du Prix du Président de la République, au trot monté, 50 000 fr., 2 800 m. (18 juin, Saint-Cloud).

Le dead heat du Prix de Seine-et-Marne.
Le Prix de Seine-et-Marne a donné lieu à un dead heat comme on en a rarement vu. Clyde et Monsieur Périchon sont arrivés au poteau dans la même foulée.

Clyde.
F. n., 4 ans, par Childewick et Common Dance, à M. E. Veil Picard, monté par Cormack, qui a fait dead heat avec Monsieur Périchon, dans le Prix de Seine-et-Marne (17 juin, Longchamp).



Le Prix de Longchamp. — Le départ.

Le Prix de Longchamp, handicap, 2.400 m., 20.000 francs, avait réuni un lot de 20 partants. Il a été gagné par Glouglou II, pn b. b., 3 ans, 55 kil., par Flacon et Glittering, à P. Woodland, monté par Stern, à une longueur devant Clyta, à M. H. Debray, précédant elle-même Charmant de 2 longueurs (17 juin, Longchamp).

Après le Grand Prix, nous voici entrés dans une période plus calme. Nous avons eu néanmoins une grande épreuve a Saint-Cloud, le Prix du Président de la République. Cette course, au trot monté, dotée d'un prix de 50.000 francs, constitue le Grand Prix des trotteurs. Tout comme l'épreuve de Longchamp, elle est, traditionnellement, favorisée de la présence du chef de l'Etat. M. Fallières est respectueux des traditions, et, de même qu'il s'était abstenu la veille d'aller à Vincennes pour assister au Grand Prix cycliste, de même, il était à Saint-Cloud, pour applaudir au succès de l'écurie Lallouet. Succès qui n'a étonné personne, il faut le dire, car ces épreuves du trotting présentent, en général, ce caractère qu'elles ne brillent pas par l'imprévu. La « glorieuse incertitude du turf » y fait généralement défaut.

Il y avait dix-sept partants, mais les deux représentants Lallouet dominaient tout le lot. En fait, ils ont fait ce qu'ils ont voulu pendant la course. Tous deux, Diogène et Dangeul, sont restés en tête, Dangeul le premier. Quelques mètres avant le poteau, celui-ci s'est poliment effacé pour laisser passer Diogène, le favori de l'écurie qui avait la monte du fils du propriétaire. Une épreuve pourtant, dans cette journée, a présenté de l'imprévu, c'est le prix de la Halte, dans lequel un outsider Byzance est arrivé, rapportant 213 francs.

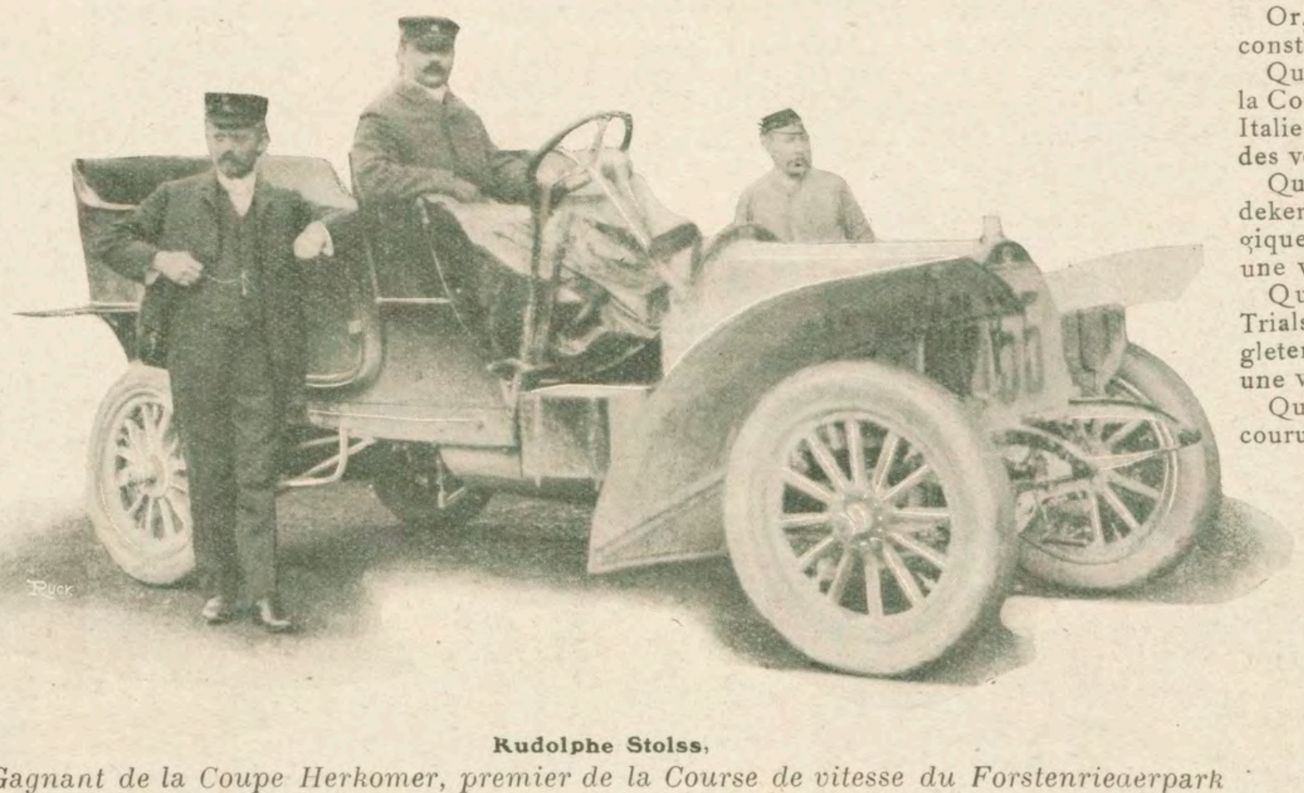
La plus intéressante impression qui me soit restée de cette semaine un peu terne est le dead heat de Clyde et Monsieur Périchon dans le prix de Seine-et-Marne à Longchamp. Les deux chevaux sont arrivés dans la même foulée, on peut s'en rendre compte par notre photographie où, derrière la pouliche de M. Veil Picard, on aperçoit tout juste l'extrémité du naseau de Monsieur Périchon et la toque de son jockey. De l'avis du juge à l'arrivée, il y eut rarement un dead heat aussi net.

M. Veil Picard n'ayant pas accepté de partager le prix, l'épreuve fut recourue à la fin de la réunion. Mais, alors. M. Pantall déclara forfait et Clyde fit walk over. Il est certain que le poulain qui avait bénéficié du manque d'énergie du jockey de Clyde en fin de course, n'aurait pas pu résister une seconde fois à la fille de Childwick.

M. V.

LA COUPE HERKOMER

La décentralisation du sport automobile — Coupes et règlements — A propos de la Coupe Herkomer — Comment les voitures faibles purent triompher — — —



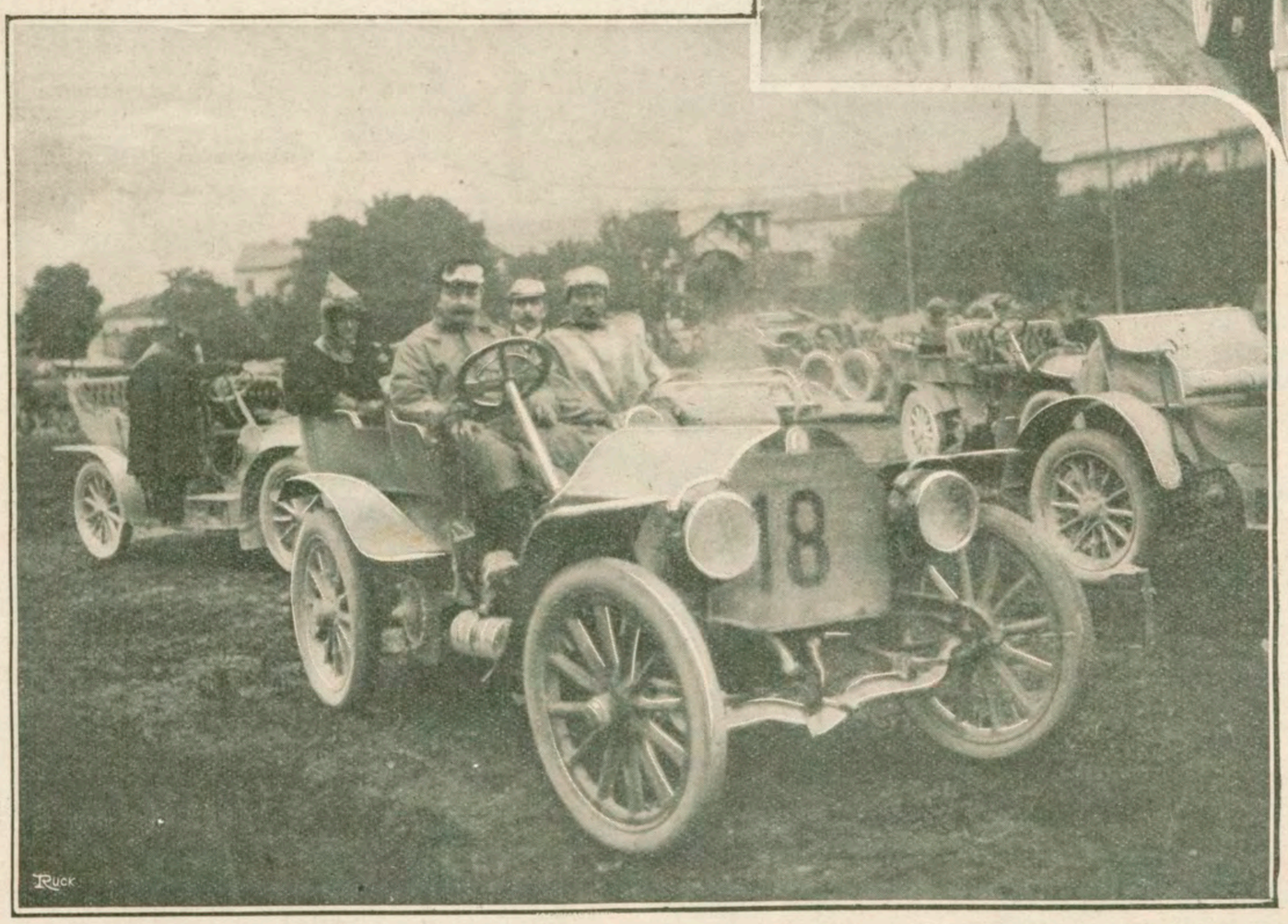
Rudolphe Stolss,
Gagnant de la Coupe Herkomer, premier de la Course de vitesse du Forstenrieaerpark sur 18/20-chevaux munie de pneumatiques Continental, *antidérapants rouges ferrés.*

La décision diversement appréciée prise l'an dernier par l'Automobile-Club de France d'interdire toute épreuve — autre que le Grand Prix — dans laquelle la vitesse interviendrait comme facteur essentiel de classement, décision qu'il vient de confirmer énergiquement, soulève bien des questions incidentes. Pour ma part, et tout en me rendant compte de l'importance des considérations qui l'ont déterminée, je me demande si cette mesure ne va pas à l'encontre des intérêts de l'industrie française. Ces intérêts sont, au surplus, tellement complexes, qu'il est bien difficile à une commission particulière, encore que composée de personnalités éminentes, d'assurer à chacun d'eux ce que nous pourrions appeler une représentation proportionnelle.

Cependant, à en juger par les résultats, cette décision, prise dans un but excellent, a jusqu'ici servi à favoriser la décentralisation sportive et industrielle, à telle enseigne qu'on a pu écrire récemment que l'Italie était devenue le pays d'élection du sport automobile. Nos rivaux transalpins connaissent aujourd'hui la belle fièvre qui nous anima naguère.

Ils ont fait disputer récemment la Targa Florio et la Coupe d'Or de l'Automobile-Club de Milan, deux épreuves dont l'une au moins connut un très grand succès — on ne peut nier l'évidence — et qui ne seraient pas nées viables sans la décision à laquelle je viens de faire allusion. En Allemagne, c'est la Coupe Herkomer; en Belgique, la Coupe de Liedekerke ; en Angleterre, les Reliability Trials; en Amérique, la Coupe Glidden.

Miss Maud Manville,
La seule femme qui ait pris part à l'épreuve, a accompli tout le parcours.



Emile Neumayer,
Deuxième de la Coupe Herkomer et de la course de côte du Semmering, sur 40-chevaux munie de pneumatiques Continental, *antidérapants rouges ferrés.*

Or, contentons-nous de constater :

Que la Targa Florio et la Coupe d'Or, courues en Italie, ont été gagnées par des voitures italiennes;

Que la coupe de Liedekerke, courue en Belgique, a été gagnée par une voiture belge;

Que les Reliability Trials, disputés en Angleterre, ont été gagnés par une voiture anglaise ;

Que la Coupe Glidden, courue en Amérique, a été gagnée par une voiture américaine;

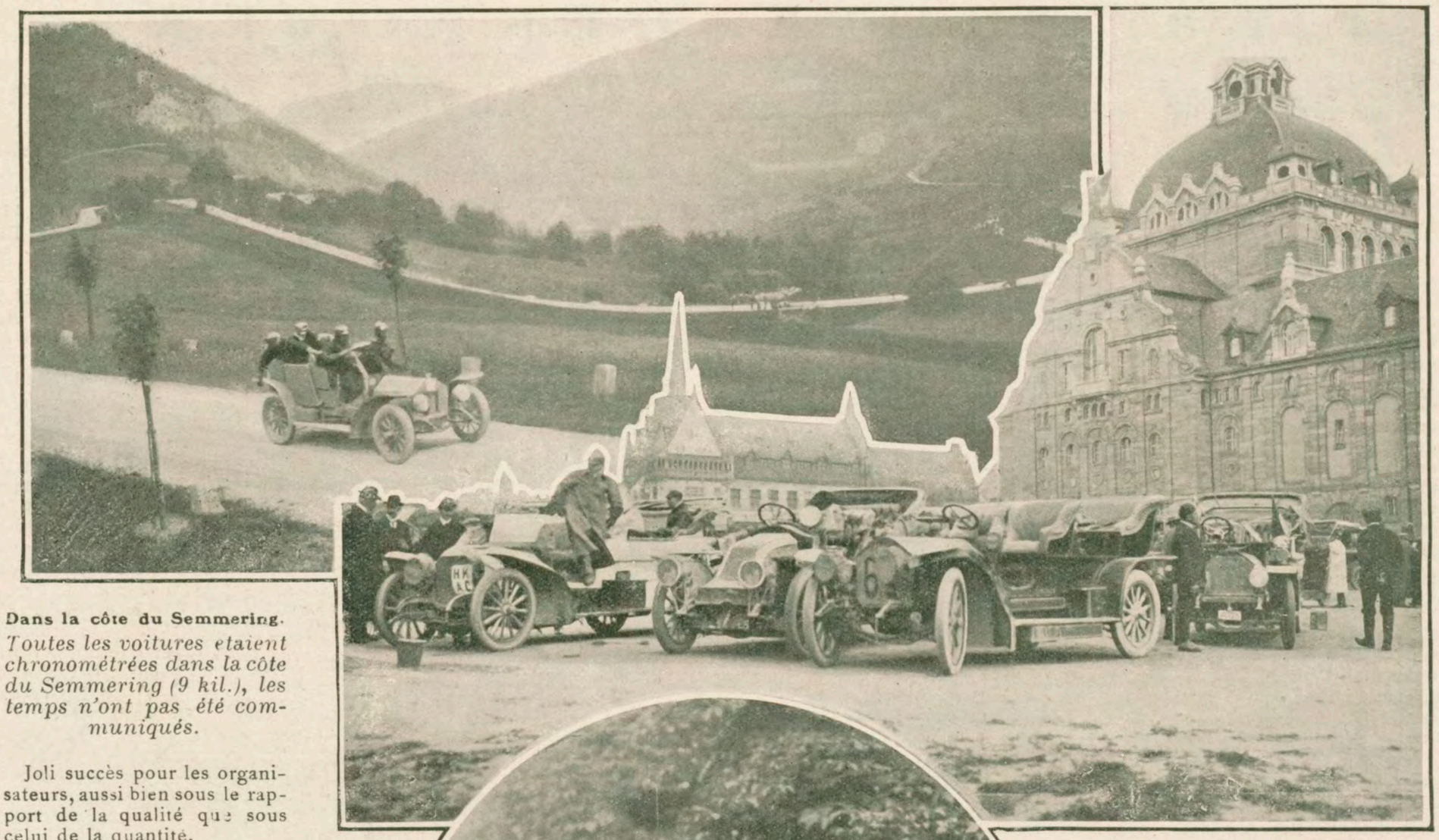
Et qu'enfin la Coupe Herkomer, courue surtout en territoire autrichien, a été gagnée par une voiture autrichienne.

Et cependant, le lot des concurrents était toujours international. Qu'est-ce à dire ? Est-ce que le hasard ne corrige plus le hasard ?

Ce que fut la Coupe Herkomer Sans nous attarder aux réflexions que provoquent de semblables constatations — nous y reviendrons quelque peu, le sujet en vaut la peine — étudions la dernière en date des épreuves étrangères, la Coupe Herkomer.

Due à l'initiative généreuse d'un grand artiste, passionné de la locomotion nouvelle, elle vient de se courir pour la seconde fois et a connu un très grand succès, au moins jusqu'à la publication des résultats.

Cet important concours de tourisme avait réuni 156 engagés sur lesquels 134 se présentèrent au départ. Les voitures allemandes, et j'entends par là celles fabriquées aussi bien en Allemagne qu'en Autriche, étaient, naturellement, les plus nombreuses. Il y avait 20 françaises, 16 anglaises et 14 italiennes.



Dans la côte du Semmering.
Toutes les voitures etaient chronométrées dans la côte du Semmering (9 kil.), les temps n'ont pas été communiqués.

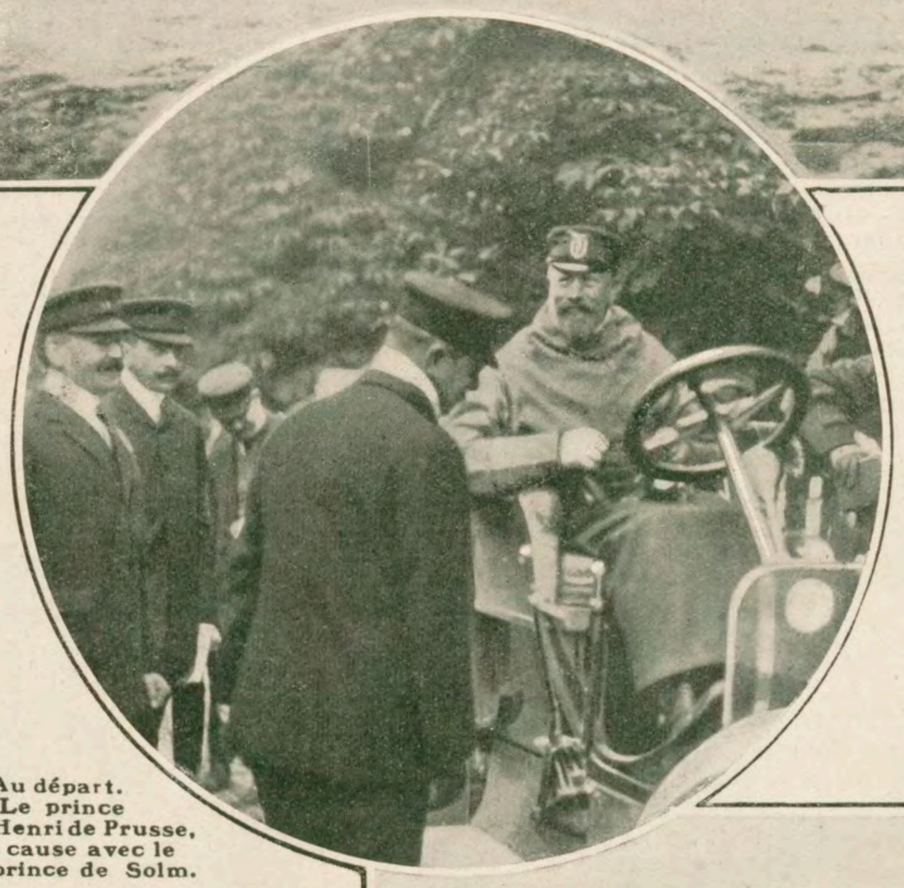
Joli succès pour les organisateurs, aussi bien sous le rapport de la qualité que sous celui de la quantité.

Qu'était le règlement? 1.600 kilomètres à courir en six étapes sur le parcours Paris-Vienne et retour; temps maximum alloué sur chaque étape; présence d'un commissaire à bord enregistrant toutes les pannes, même celles de neumatiques; points donnés au confort, et même au luxe de la carrosserie. Enfin, pour tous les concurrents se trouvant à égalité de points et n'ayant encouru aucune pénalisation, classement final obtenu par le chronométrage d'une épreuve de vitesse en palier.

Ce temps pour l'épreuve de vite se faisait d'ailleurs l'objet d'un calcul simple, dans lequel intervenait la puissance des moteurs, afin de ne pas avantager les grosses voitures au détriment des autres.

Je ne m'appesantirai pas sur la faible partie technique d'un règlement notoirement insuffisant.

La carrosserie jouant ainsi un grand rôle, la plupart des voitures engagées présentaient nombre de dispositions luxueuses. Et au rebours des concours ordinaires de tourisme, c'étaient tout d'abord le faste et le confortable de ces carrosseries qui étonnaient les spectateurs. Vernis éclatants, cuivres reluisants, coussins luxueux, etc. La Coupe Herkomer fut une épreuve où la parade joua un rôle essentiel. En somme, il n'était dans tout cela question ni de consommation, ni de prix du châssis, ni même, ou très peu, de régularité. C'est ce qui me faisait écrire récemment, à cette même place, que la Coupe Herkomer ne paraît pas appelée à devoir exercer une influence quelconque sur l'orientation de la construction automobile, ni qu'elle doive amener de grands progrès mécaniques.



Au départ. Le prince Henri de Prusse, cause avec le prince de Solm.
Le frère de l'Empereur a accompli tout le parcours de la Coupe, conduisant avec une maëstria accomplie.

Les concurrents à Francfort.
C'est à Francfort que commençait l'épreuve, et c'est là que le départ fut donné aux 134 concurrents.

Les résultats La dernière étape franchie, plus de 30 voitures se trouvaient à égalité de points, n'ayant encouru aucune pénalisation. L'épreuve de vitesse, dans laquelle, comme je l'ai dit plus haut, on faisait intervenir la puissance motrice, les départagea. En dernière analyse, une 18-chevaux Horsch, de construction autrichienne, fut proclamée victorieuse.

Presque tous nos confrères ont dit qu'il était inadmissible que la voiture la plus faible triomphât: sur ce point, je ne suis pas de leur avis. Un concours de tourisme dans lequel s'alignent des voitures de puissance différente, doit être disputé un peu comme un handicap: chacun y doit, à qualité égale, posséder une chance égale de triompher.

Le règlement procédait d'une idée excellente, qui fut mal appliquée et on eut le tort d'établir une relation simplement linéaire entre la vitesse et la puissance. Dans ces conditions, il n'est plus étonnant qu'une 18-chevaux Horsch — le plus faible alésage de la Coupe — l'ait emporté.

C. Faroux.

La Coupe Herkomer a été une nouvelle preuve de la régularité de marche des voitures Pipe. M. Hermann B. H. Goldschmidt, sur sa 28 HP, a effectué ce parcours très dur, qui comprend des côtes allant jusqu'à 27 %, sans le moindre arrêt, s'adjugeant ainsi une des plaquettes Herkomer.

Willy Poëge.
Troisième de la Coupe Herkomer, et premier de la course de côte du Semmering, sur sa 60-chevaux munie de pneumatiques Continental, *antidérapants rouges ferrés.*

KRAMER RACONTÉ PAR LUI-MÊME

Ses explications au public ✦ Comment il a gagné ✦ Le chagrin qu'il a d'avoir vu si mal accueillie sa victoire ✦ Opinions d'un loyal coureur et d'un bon sportsman ✦ ✦ ✦ ✦

Kramer chez lui.
Kramer habite chez ses fidèles managers, les frères Reese, à deux pas de la Porte Maillot. Son appartement, très modern-style, est orné de photographies lui rappelant ses innombrables victoires.

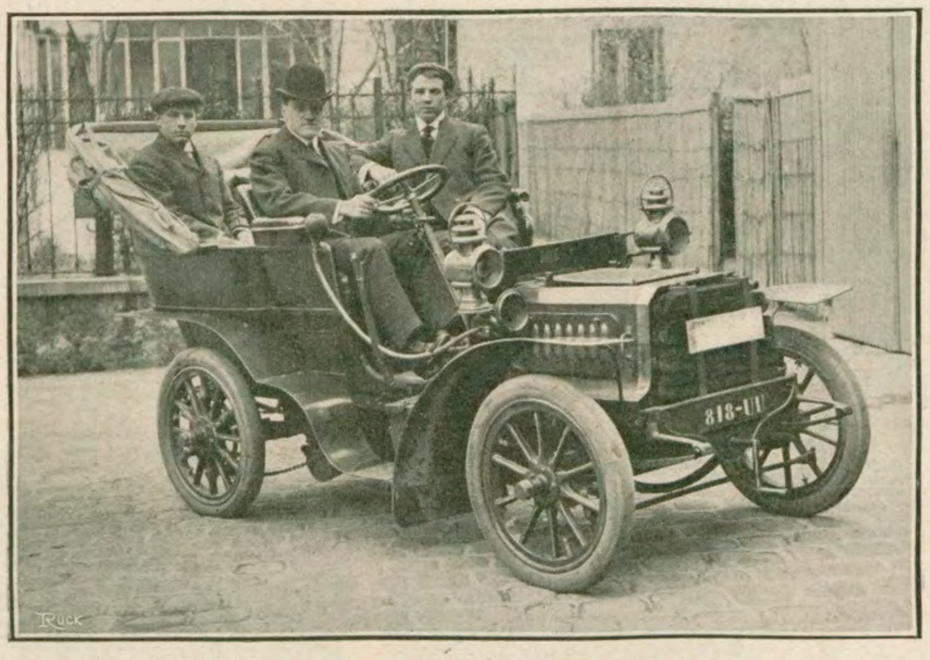
La joie d'avoir gagné, cette année encore, la plus fameuse des épreuves cyclistes, le Grand Prix de Paris, n'a pas, hélas ! été sans mélange. A peine la ligne rouge franchie, à peine connue la décision du juge à l'arrivée, toute une partie du public m'a sifflé, m'a hué, m'a lancé des journaux en tampon. J'avoue aujourd'hui encore, en écrivant ces quelques lignes pour la *Vie au Grand Air*, j'avoue que j'ignore les motifs qui m'ont valu cet accueil réservé d'ordinaire aux coureurs déloyaux.

Mon camarade Mayer a connu, il y a deux ans, les joies d'une telle impopularité ; plus habitué à ces manifestations, peut-être s'en émut-il moins. Dimanche, pendant le tour d'honneur, — d'honneur ! — j'ai éprouvé comme une vague envie de pleurer, je me suis senti isolé et seul dans la vieille Europe, loin de chez moi, des miens, et vraiment, cette injustice m'a causé presque plus de chagrin qu'une défaite imméritée.

Après tout, qu'ai-je fait, pour avoir comme récompense cette manifestation de colère ? J'ai battu, dans l'une des courses les plus dures de ma carrière, deux Français, excellents athlètes. Je ne les ai pas battus par surprise ; je n'ai pas lutté de tactique. Tête baissée, menant tout l'emballage, je me suis rué vers l'arrivée, les muscles crispés, la volonté tendue, voulant, malgré et en dépit de tout, triompher. A la sortie du virage, mes deux adversaires se sont dégagés pour me porter une attaque sur toute la longueur de la ligne droite. Moi à la corde, Poulain au milieu, Friol le long de la barrière, sans flottement, sans gêne, nous avons emballé. Savais-je moi-même si j'étais vainqueur ! j'admire les coureurs qui, le poteau franchi, déclarent de bonne foi qu'ils sont premiers. Seul, le juge peut savoir, car seul, il est placé de bonne façon et seul il peut se rendre compte de la minime épaisseur du pneu, du quart de roue, qui sépare les premiers d'une arrivée passionnément disputée.

D'ailleurs, Friol, la main tendue, est venu me féliciter de ma victoire, et ce geste de bon camarade et d'excellent sportsman m'a consolé du mauvais accueil que l'on m'avait réservé.

Comment j'ai gagné le Grand Prix.
Kramer explique à son manager, M. Reese, et à notre collaborateur Robert Dieudonné, comment il a gagné le Grand Prix en conservant un pneu sur Poulain et un quart de roue sur Friol.



(Plaques Lumière). **Kramer en automobile.**
Kramer est un fervent de l'automobile. En Amérique, pendant le repos qu'il s'impose chaque année, il consacre ses loisirs au volant. Cette photographie le représente en compagnie de son ami, le coureur Fenn.

La Course Et puis vraiment, à la réflexion, puis-je en vouloir au public français de la crise de mauvaise humeur de l'autre après-midi ? Il faisait très chaud ; les spectateurs étaient énervés, leur amour-propre national, si j'ose dire, était en jeu ; depuis longtemps on n'avait vu deux Français dans la finale du Grand Prix cycliste. Après une éclipse, les champions français avaient repris le premier rang dans la phalange des sprinters : c'était comme une seconde manche de Morin-Bourillon-Banker, cette belle rencontre, Poulain-Friol et moi.

Vraiment, je comprends presque cet accès de chauvinisme — comme vous dites — et j'aurais mauvaise grâce à oublier, pour ces quelques instants pénibles, les heures de succès que j'ai vécues sur les pistes françaises. Il y a des victoires à Buffalo et au Parc des Princes, des ovations et des applaudissements dont le souvenir ne sera pas effacé par les sifflets de l'autre jour.

J'ignore si je reviendrai l'an prochain à Paris ; mais, si, comme cette année, je débarque à la fin mars chez mes excellents entraîneurs, les frères Reese, je promets que ma mémoire n'aura pas conservé l'impression de douloureuse surprise que j'ai ressentie après ma victoire. Je reviendrai avec le même plaisir m'aligner contre les champions de la vieille Europe, contre vos beaux coureurs français ; je ferai l'impossible pour les battre, car je sais tout le prix d'une victoire remportée contre l'un de vos champions, mais si je suis battu, si l'un de ceux qui ne furent pas heureux cette saison, a la chance et la forme qui lui permettront de remporter toutes les victoires, si, — admettons-le ! — je suis battu l'an prochain par Poulain, qui sera sans doute champion du monde en 1906 comme il le fut en 1905, ou par Friol, c'est sans mauvaise humeur, sans arrière-pensée, simplement, loyalement, que j'irai lui tendre la main pour le féliciter de sa victoire.

Frank L. Kramer

Published on June 30 th 1906, Privilege of copyright in the United States reserved under the Act approved March 3 rd 1905 by Pierre Lafitte.

BLOC-NOTES

La Vie au Grand Air

AUTOMOBILE

L'AVENIR DE L'AUTOMOBILE ELECTRIQUE.

M. Chambers a fait sur ce sujet une conférence à l'Automobile-Club de Londres.

D'après l'orateur, la voiture électrique présente une aussi grande sécurité de fonctionnement qu'aucun autre mécanisme : dans un garage de Londres, dans les six derniers mois, on a constaté 61 cas de dérangement pour 254.800 kilomètres parcourus. De ces 61 dérangements, 25 seulement ont nécessité l'intervention d'un mécanicien spécial. On n'a guère à craindre un manque d'énergie, si on compte 40 à 56 kilomètres par charge, et si l'on a une batterie de réserve toute chargée. On doit tendre à ce que le changement de batterie puisse se faire en deux ou trois minutes.

Pour le même luxe, l'électromobile est d'un prix de revient annuel moins élevé que la voiture à chevaux, surtout quand on l'utilise beaucoup. Le prix de la tonne kilométrique est moins élevé que pour toute autre voiture. Le prix de renouvellement de la batterie est à peu près égal ou même un peu plus faible que celui de l'entretien des pneumatiques.

L'électromobile ne pourra jamais être utilisée pour de grands voyages, lors même que l'accumulateur serait amélioré de 50 0/0 et le pays couvert de stations de charge. Par contre, elle se prête bien au service urbain de livraisons.

D'après l'insuccès des tramways à accumulateurs, on doit conclure que l'omnibus de l'avenir sera probablement l'omnibus mixte.

. . . . . .

Telles sont les conclusions de M. Chambers : sur quelques points, il est en retard. Nos Krieger et nos Védrine ont prouvé plus proches les possibilités de l'électromobile.

C. FAROUX

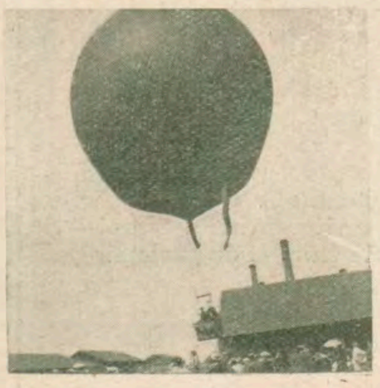
La voiture de George B. Selden, construite en 1877, 3 HP. 3 cylindres.

L'ANCÊTRE DES AUTOMOBILES

GEORGE Selden, inventeur de la première automobile munie du moteur à explosions, émet en Amérique la prétention de faire payer une licence à tous les constructeurs utilisant ce système. Il a organisé le fameux trust connu sous le nom de Selden Patent.

LE RALLIE-BALLONS DE L'A.C. DU RHONE

LE 10 juin, à Lyon, partit l'*Arago*, monté par M. Bertholon. La descente à été plutôt périlleuse, le mistral entraînant le ballon à moitié dégonflé sur plus de 300 m. Il a atterri près d'Annonay.



Le départ de l' « Arago », à Lyon.

CYCLISME

LES 100.000 MEMBRES DU T. C. F.

DANS quelques jours, aura lieu à Versailles une manifestation bien moderne : on fêtera l'admission au Touring Club de France, fondé voici quinze ans à peine, du cent millième membre.

Cent mille assoiffés de plein air et de pérégrinations sur les grandes routes, voilà qui constitue un joli chiffre, tout à l'honneur de ceux qui purent grouper sous la même bannière une semblable armée. Mais pourtant, à la réflexion, qu'est ce chiffre à côté des centaines de mille, des millions, pourrait on dire, que nous devrions être ? Les statistiques officielles les plus récentes établissent que le nombre des possesseurs de bicyclettes en France (et l'on sait que le T. C. F. est international) atteint deux millions, sans parler des chauffeurs, des marcheurs, des alpinistes, des yachtsmen et des rameurs admis au sein de la grande association touristique. C'est donc, vu le nombre très élevé que représente la réunion de toutes ces catégories, une proportion de un sur trente à peine qui porte l'insigne de la roue, ou possède le droit de le porter. Que font les autres, et qu'attendent-ils pour adresser au Touring Club leur demande d'admission ?

Faire partie du T. C. F. constitue un devoir pour tous les usagers « modernes » de nos routes nationales et l'œuvre de ses dirigeants ne sera complète que lorsqu'ils auront enregistré leur millionième membre !

VICTOR BREYER.

Bouhours vainqueur à Agen derrière motos.

BOUHOURS A AGEN

Bouhours s'est rencontré, le 17 juin, au Vélodrome de Sembel, à Agen, avec Dussot et de Balade. Dans la première manche (20 kil.) et la troisième (10 kil.) il arriva premier. Dussot gagna la seconde (20 kil.). Les trois fois, de Balade fut troisième.

91 KIL. 893 DANS L'HEURE

ROBL vient d'accomplir une merveilleuse performance. A Munich, il s'est attaqué au record de l'heure sans coupe-vent. Il a pleinement réussi, couvrant dans l'heure 91 kil. 893, malgré un changement de machine qui lui a fait perdre deux minutes.

Malheureusement, cet exploit ne sera pas reconnu, le chronométreur n'étant pas agréé comme tel par le Verband. Aussi Guignard reste-t-il toujours recordman de l'heure, sinon en fait, du moins officiellement.

Robl, le nouveau recordman de l'heure.

RÉSULTATS TECHNIQUES

CYCLISME

Dimanche 17 juin.

Vélodrome municipal.— Grand Prix de Paris (professionnels) : 1. Kramer, 2. Poulain, 3. Friol.

Grand Prix (amateurs) : 1. Verri, 2. Payne, 3. Delage.

Jeudi 21 juin.

Vélodrome Buffalo. — Match revanche : 1. Poulain, 2. Kramer, 3. Friol.

HIPPISME

Dimanche 17 juin.

Longchamp. — Prix de Seine-et-Marne (2.400 m.) : 1. Clyde, à M. Veil-Picard (Cormack), 1. M. Périchon, à M. Pantall (Bellhouse), 3. Organdi II. (6 partants.) Dead-heat pour la première place.

Prix de Longchamp (2.400 m.) : 1. Glouglou II, à M. Woodland (G. Stern), 2. Clyta, 3. Chamant. (18 partants.)

Lundi 18 juin.

Saint-Cloud. — Prix du Président de la République (trot monté (2.500 m.) : 1. Diogène, à M. Lallouet (Lallouet), 2. Dangeul, 3. Diamant. (13 partants.)

Mardi 19 juin.

Maisons-Laffitte. — Prix Macdonald (2.600 m) : 1. Calvacadour, à M. Chan (Parfrement), 2. Oakleigh, 3. Kazbek. (9 partants.)

Jeudi 21 juin.

Auteuil. — Prix Pride of Kildare (haies, 3.500 m.) : 1. Knicknack, à M. Liénart (Newey), 2. Moët II, 3. Juliac. (11 partants.)

ATHLÉTISME

Dimanche 17 juin.

Championnat de Paris. — 110 m. haies : Hervoche.

Saut en hauteur sans élan : Bitsch.

100 m : Lesieur.

Saut en hauteur avec élan : Papot.

1.500 m : Poulenard.

Saut en longueur avec élan : Hervoche.

400 m. haies : Barthès.

A L'EXPOSITION DE MILAN

L'INDUSTRIE automobile française vient de remporter une victoire. La Société des Automobiles de la Buire a en effet été choisie par les organisateurs de l'Exposition de Milan comme membre du Jury et classée hors concours.

PETITE CORRESPONDANCE

Automobile.

Jean Guillaume. — Cette innovation serait certainement une entrave au caractère sportif de ces courses. Le but est plus noble, plus beau et ne doit pas dégénérer en paris qui pourraient l'abaisser.

Cyclisme.

G. Fornier, Bordeaux. — Le livre des records de MM. Serpeille et V. Breyer n'a paru que cette fois. Depuis il n'a plus été édité. L'ouvrage que vous voulez vous procurer est l'*Almanach des sports*. Adressez-vous à M. Berg. au journal *les Sports*, rue Saint-Marc. Vous y trouverez les renseignements que vous demandez.

Bourdin, Reims. — Malgré notre désir de vous être agréable, il nous est impossible de publier votre article, déjà traité dans notre revue. Nous nous en excusons.

Athlétisme.

René Lafond, Orléans. — Il a été suspendu pour quinze jours pour avoir suscité un incident à la réunion. Klingelhœfer reçoit depuis quatre ans une amende de 2 francs à chaque séance de course pour s'obstiner à porter des culottes blanches.

J.-S. — Son record est de 3 m. 75.

Hippisme.

P. Martel, Bédarieux. — Les expositions canines concernent plutôt *Fermes et châteaux*. L'abondance des matières nous force à ne pas nous étendre davantage sur ce sujet.

L. Bernard, Montauban. — Le witch-esel n'est en vente, croyons-nous, qu'à Chantilly et dans les autres centres d'entraînement.

ATHLÉTISME

UNE GRÈVE ORIGINALE

CHAQUE temps amène ses mœurs et il faut pour être de son époque ne s'étonner de rien.

Le 17 mai, tout était prêt et une organisation bien comprise avec tribunes et bannières devait donner aux Championnats de Paris un éclat qu'ils n'avaient, hélas ! jamais eu.

Des officiels, beaucoup d'officiels ; près d'un porte-voix énorme trônait un aboyeur ; le service d'ordre allait arriver. Seuls les coureurs ne venaient pas. Ou plutôt si, ils vinrent, mais les mains dans leurs poches. Tout s'écroula, plus de championnats, plus de succès, plus de recettes, le vent de la grève avait passé par là.

Le soir à Montrouge, on put voir maillots du Racing et maillots de Montrouge trotter côte à côte, et il n'y eut pas la moindre petite fièvre ni le plus mince atome de briques.

Le lendemain, la Presse étonnée apprécia diversement l'attitude des grévistes. D'aucuns les blaguèrent, d'autres demandèrent pour eux la mort ou tout au moins la Guyane.

Les coureurs ne courront pas et comme ils sont amateurs et que rien ne peut les obliger à partir dans une course quelconque, il serait mal venu d'employer la troupe contre eux.

Qu'on les laisse régler leurs petites affaires avec l'U.S.F.S.A. et ils redeviendront peut-être alors le bon troupeau qui court à diverses allures quelquefois en sautant, quelquefois en tombant sur les diverses pistes de France et de Navarre.

L. DE FLEURAC.

L'assaut Chabrier-Mouës à la fête des journalistes sportifs.

LA FÊTE DES JOURNALISTES SPORTIFS

L'ASSOCIATION des Journalistes Sportifs a donné le 19 juin une fête nocturne au Vélodrome Buffalo. Elle a remporté le plus vif succès. Le programme comportait du cyclisme, de la boxe, de la course à pied, du motocyclisme, du sport gai, le tout exécuté par les meilleurs de chacun de ces sports.

LES CHAMPIONNATS DU CENTRE-OUEST

LES championnats du Centre-Ouest viennent d'être disputés au Mans avec un grand succès. Parmi les athlètes qui ont concouru, il en est de nombreux qui ont des chances de triompher dans les championnats de France, tels les Garnier, les Vachay, les Leillard, les Lefol, etc.

La finale du 110 m. naies gagnée par Garnier en 17 s. 3/5 (Le Mans).

HIPPISME

LES CHIENS DE POLICE

IL vient de se tenir à Nancy, au cours de l'exposition canine, un concours excessivement important en ce sens qu'il intéresse non seulement les amateurs de chiens, mais aussi tous les honnêtes gens. Il s'agit du concours de chiens de défense.

Imaginez un animal qui flaire le malfaiteur, le découvre, le fait en quelque sorte arrêter puis, lorsque ce dernier est entre les mains des gardiens et tente de porter la main sur eux, prend leur défense et vous aurez une idée à peu près exacte des services que les chiens de police peuvent rendre à la sûreté des habitants

Venus de Belgique et d'Allemagne, de cette dernière contrée surtout, ils ont été présentés par M. Kapp commissaire de police westphalien, qui a fait accomplir à ses élèves des prouesses merveilleuses. Ces chiens sont de la race *airlade*, sorte de chiens de berger de la Beauce. à tête de griffon à poil dur, dans les veines de qui coule du sang de loup.

D'une fidélité et d'une douceur remarquables à leur maître, ces chiens deviennent furieux à la vue de quiconque est armé Ce qu'ils ont fait à Nancy tient du prodige. Admirablement dressés, ils obéissent à la voix et au sifflet et jamais n'ont fait mentir leur réputation de fins limiers.

Quelques chiffres montreront les services qu'ils rendent dans telle ville de Westphalie où la brigade de police qui comprenait 70 agents, n'en possède plus que 22. Le reste a été remplacé par 30 chiens. D'où économie énorme à tous les points de vue puisque la criminalité a diminué de 80 0/0.

Pont-à-Mousson est la seule ville française possédant des chiens de police.

PAUL MÉGNIN.

Le championnat du saut en hauteur, à Nîmes.

LE CONCOURS HIPPIQUE DE NIMES

DANS la première semaine de juin, Nimes à été le théâtre d'une solennité sportive à laquelle prirent part tous les cavaliers de la région. Le concours hippique qui eut lieu dans les arènes remporta un vif succès dans ce cadre grandiose.

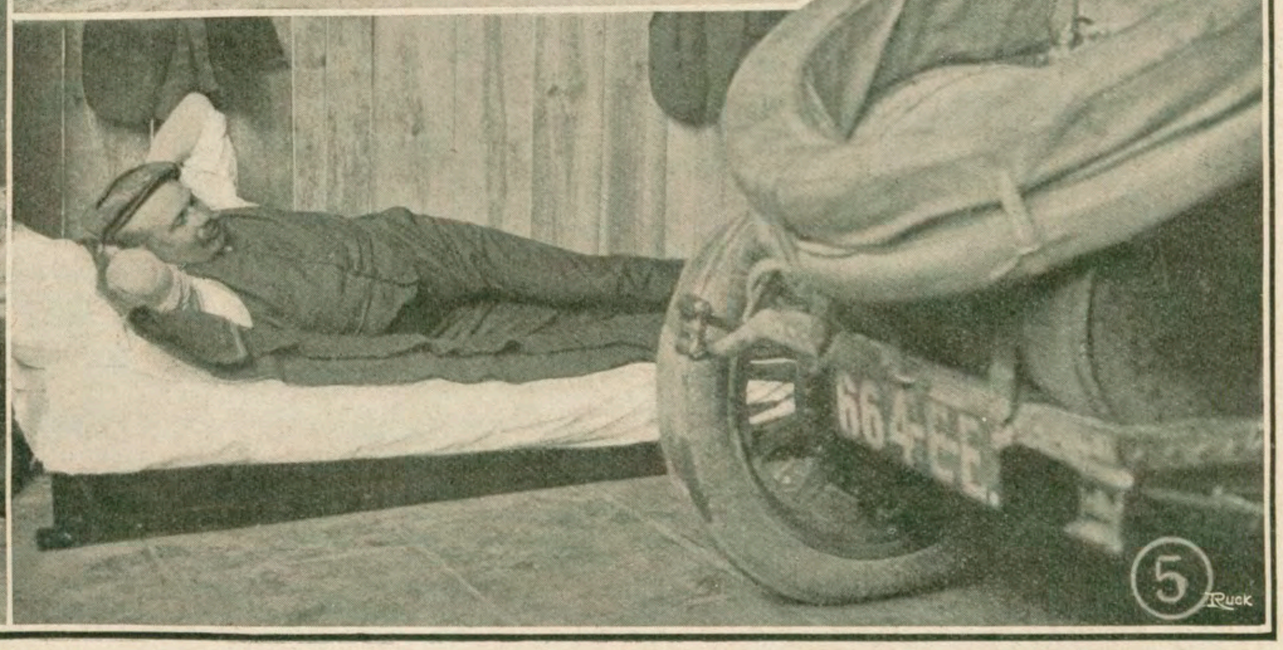
LES PUR SANG ARABES.

AU Concours central hippique on a fort admiré la catégorie des pur sang arabes. Parmi eux on remarquait un splendide trois ans, Boer, à M. Alexis Pignon, d'Andivillières (Charente-Inferieure), qui a remporté une haute récomense.p

Boër, un des lauréats du Concours central hippique.

Le Grand Prix de l'A.C.F. Avant la Course

Photographies de nos envoyés spéciaux.



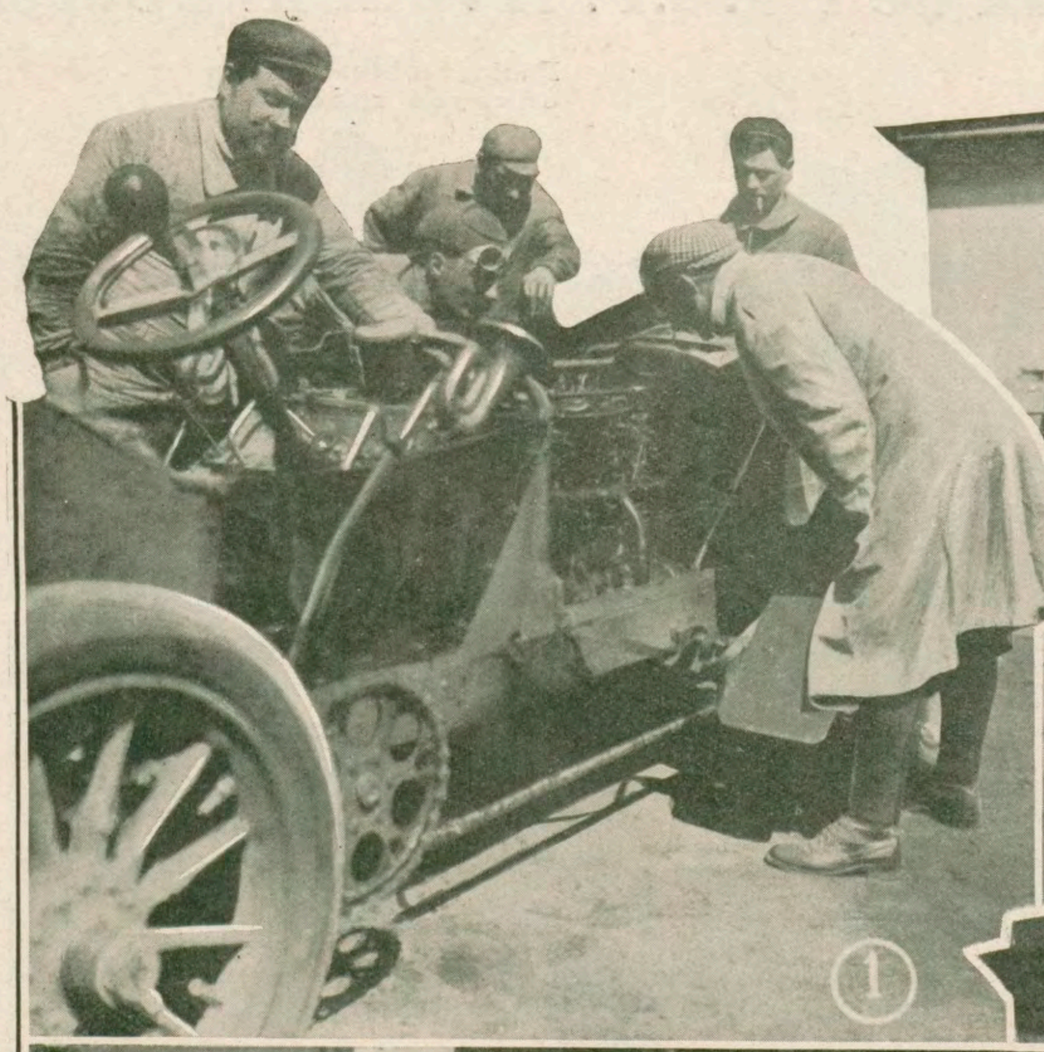
(Plaques Lumière.)

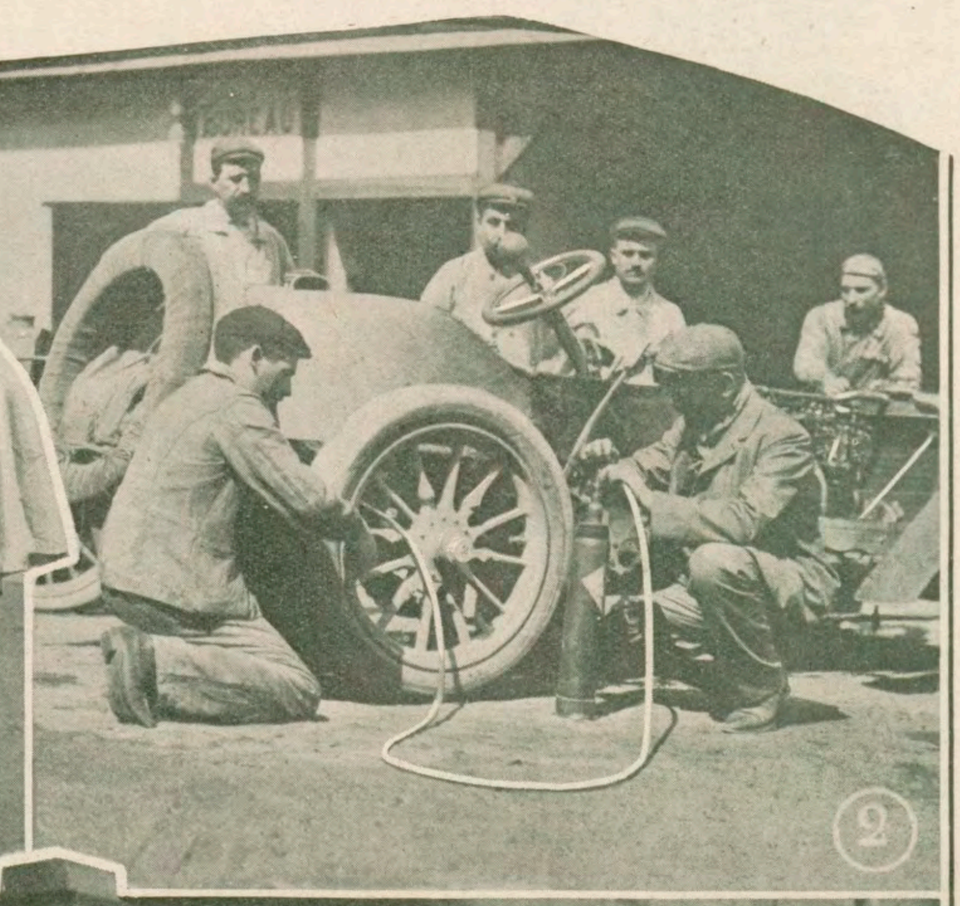
1. Jenatzy vérifie le rodage de ses soupapes. — 2. On procède au déballage et à la vérification des obus d'air comprimé destinés à gonfler les pneumatiques des concurrents. — 3. Des wagons entiers de bandages de rechange sont transportés aux points de ravitaillement. — 4. Marriaux choisit ses pièces de rechange. Chaque maison concurrente avait installé ainsi le long du Circuit de véritables usines temporaires. — 5. Les voitures étaient gardées aussi précieusement que les diamants de la couronne. Les conducteurs et mécaniciens (dans notre photographie, Braun, mécanicien de Florio) dormaient à côté de leurs voitures.

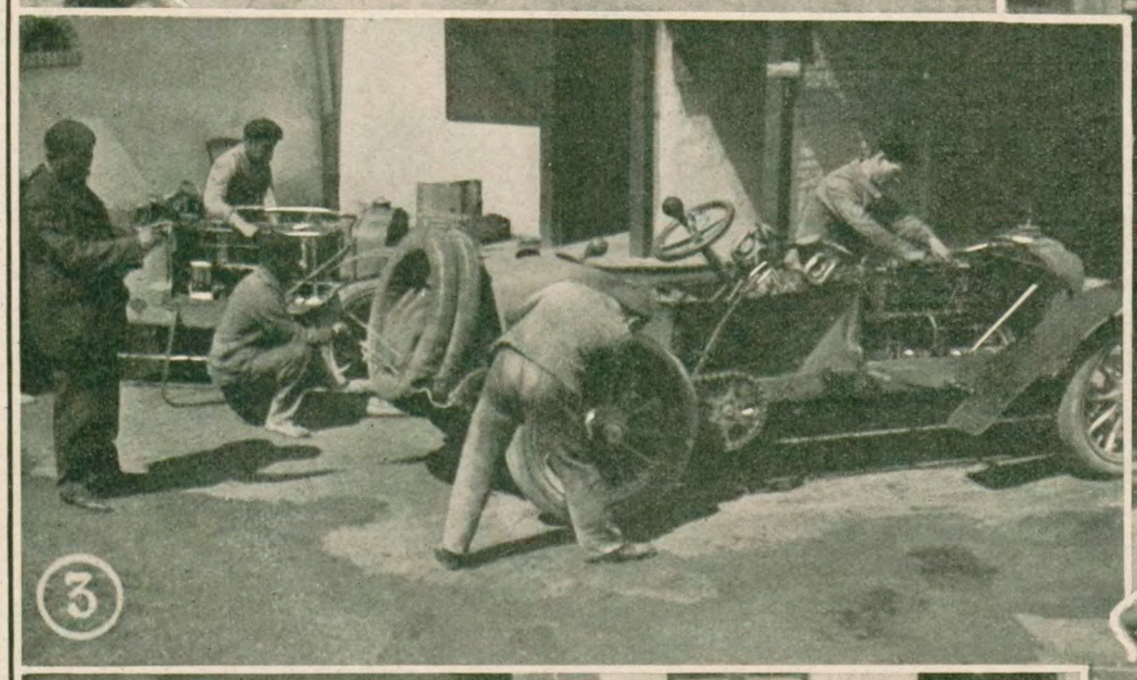
Tous les concurrents étaient déjà arrivés sur le Circuit dans la semaine qui précéda la course, essayant leurs voitures, choisissant leurs bandages. Il y avait là quantité de scènes pittoresques, dont nous avons essayé de mettre quelques-unes sous les yeux de nos lecteurs.

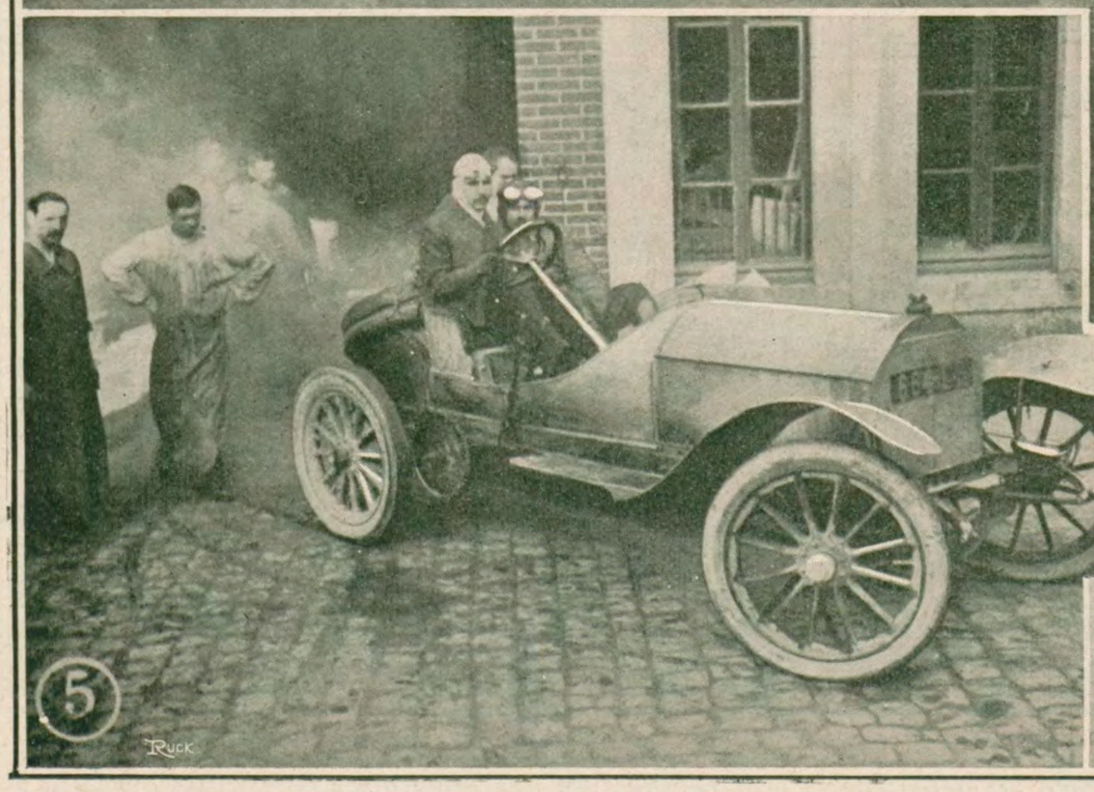
Published on June 30 th 1906. Privilege of copyright in the United States

reserved under the Act approved March 3 rd 1905 by Pierre Lafitte





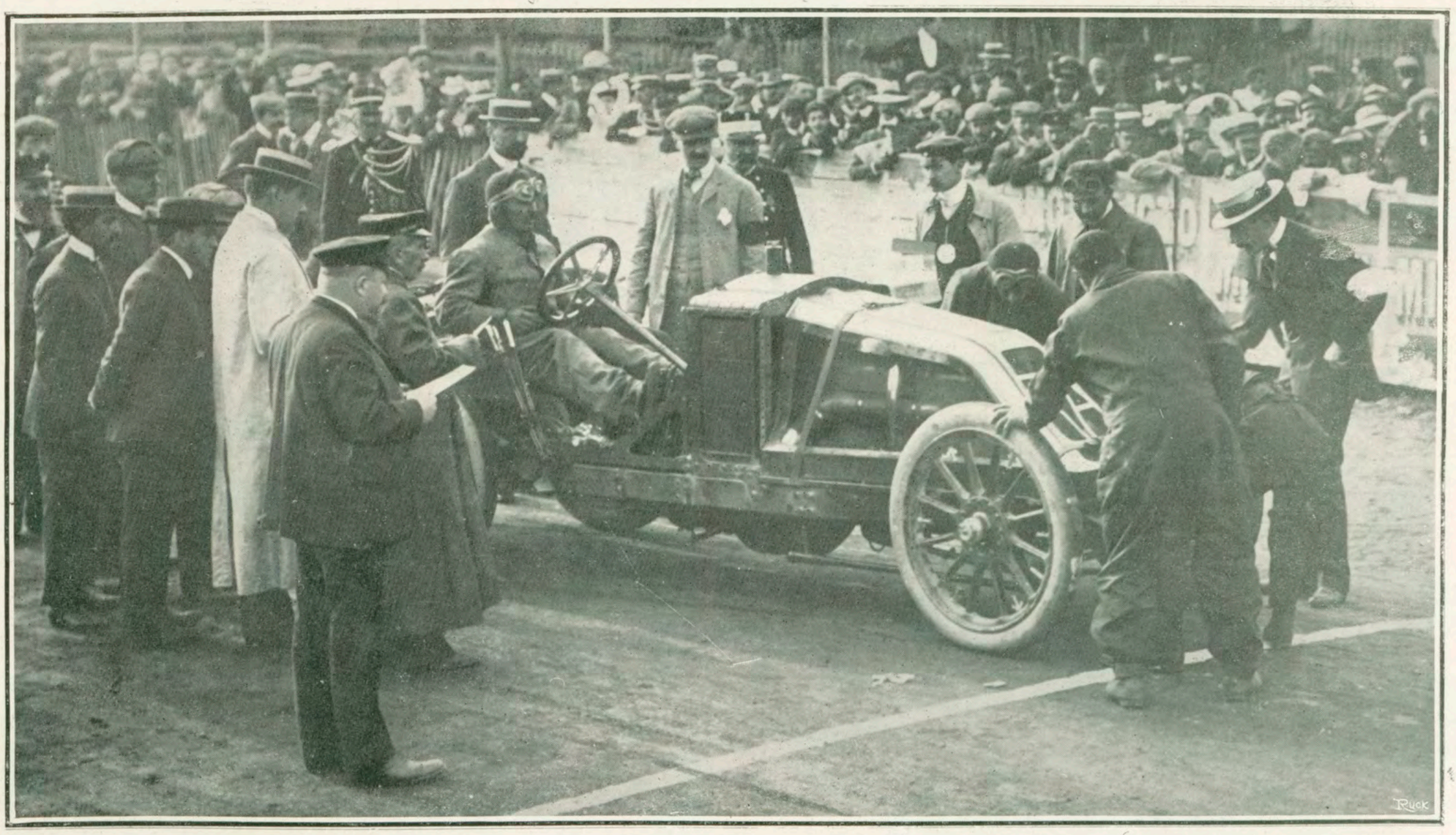




LE GRAND PRIX DE L'A. C. F. — AVANT LA COURSE.

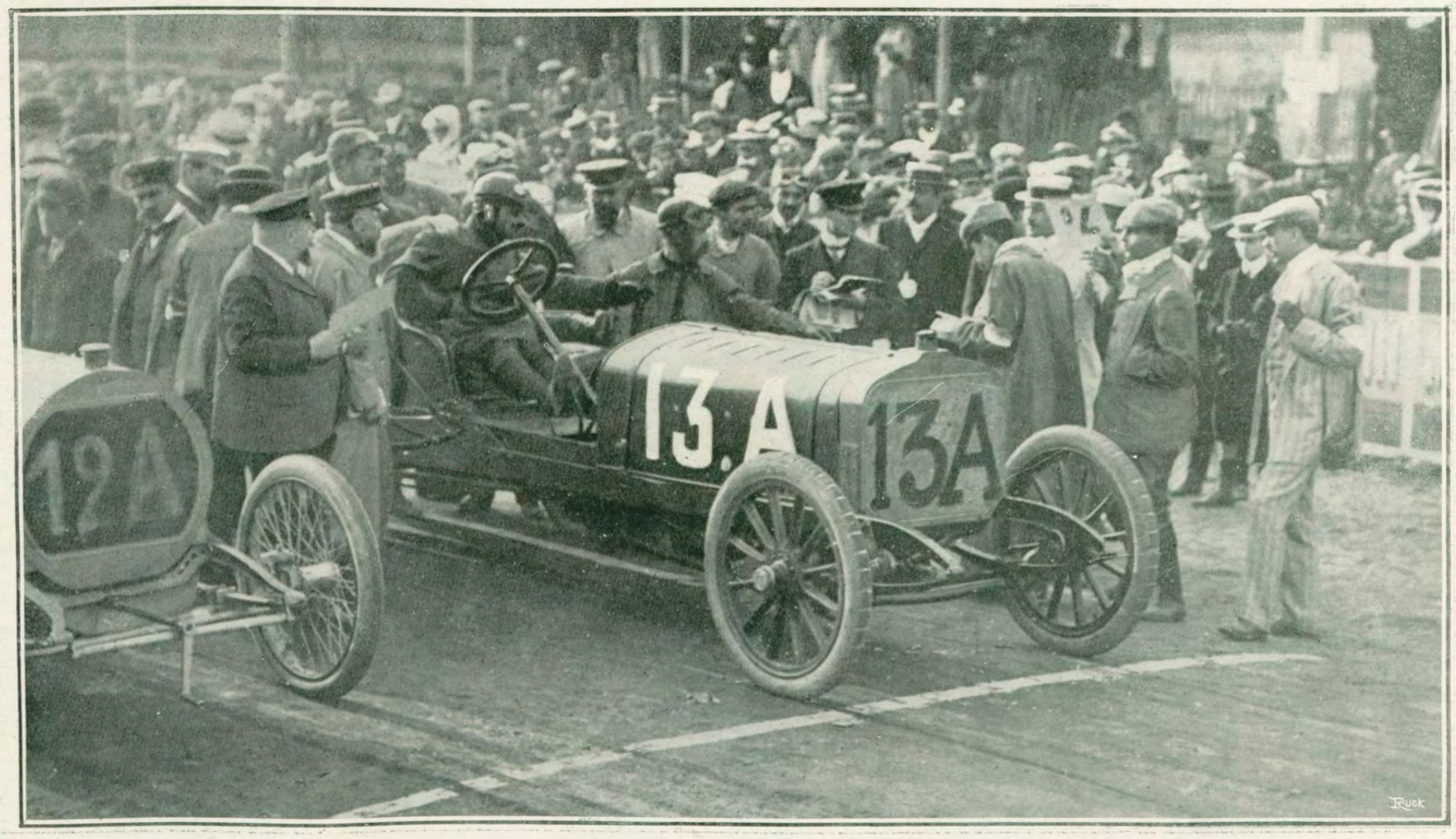
1. Pierry, le « chauffeur masqué », examine sa voiture. On sait que ce pseudonyme cachait un ancien champion cycliste. — 2. Barillier entraîne son mécanicien au montage et au démontage des pneus, un des facteurs les plus importants de la course. — 3. Dans le hall des Brasier, une répétition générale. — 4. La dernière sortie de Jenatzy avant la course. — 5. Le chevalier Florio et son mécanicien Braun partent pour essayer le Circuit. — 6. Le Conseil avant la bataille. Brasier donne ses dernières instructions à ses trois conducteurs : Baras, Barillier et Pierry.

LE GRAND PRIX DE L'A. C. F.



Szisz, vainqueur du Grand Prix de l'A. C. F. au départ, à Pont-de-Gennes.

Szisz a pris la première place dans le Grand Prix de l'A. C. F., couvrant les 619 kil. 80 m. du parcours du premier jour en 5 h. 45 m. 30 s. 1/5, moyenne à l'heure, 108 kilomètres, et les 1238 kil. 160 m. du parcours total en 12 h. 14 m. 7 s., moyenne à l'heure 101 kil. 198 m., sur voiture [illegible] *munie des pneumatiques et des jantes amovibles* Michelin *et de la magnéto* Simms-Bosch, *radiateur* Grouvelle et Arquembourg.



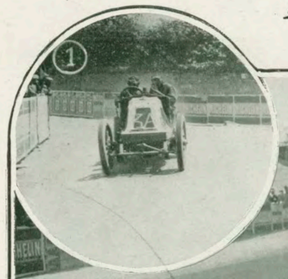
Albert Clément, deuxième de la première journée et troisième du classement général.

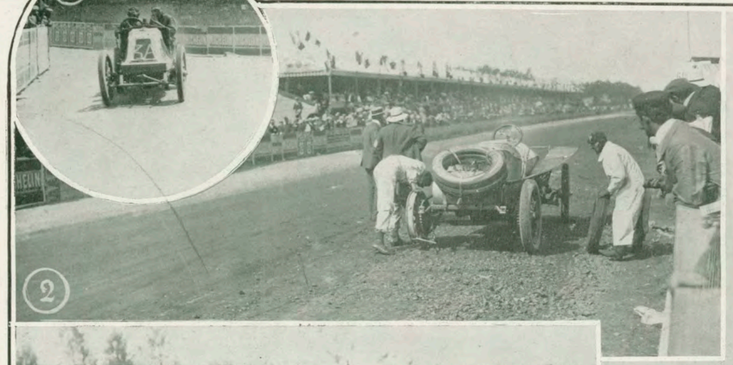
Albert Clément, classé deuxième dans la première journée, à 26 minutes du premier en 6 h. 11 m. 40 s. 3/5, a pris la troisième place dans le classement final en 12 h. 49 m. 46 s., sur voiture Bayard-Clément, *munie de pneumatiques* Dunlop *et de la magnéto* Simms-Bosch.

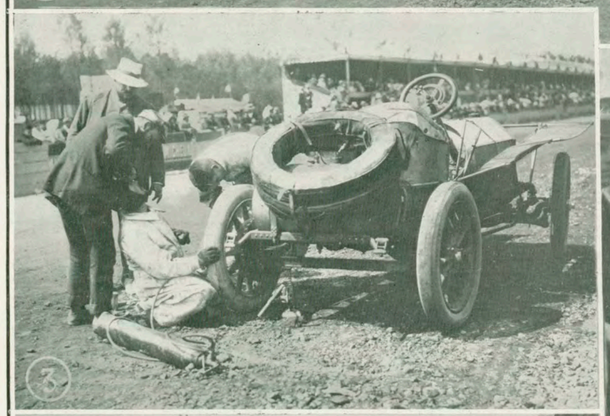
Le prochain numéro de la *Vie au Grand Air* qui paraîtra le *7* juillet sera, en grande partie, consacré au Grand Prix de l'A. C. F.

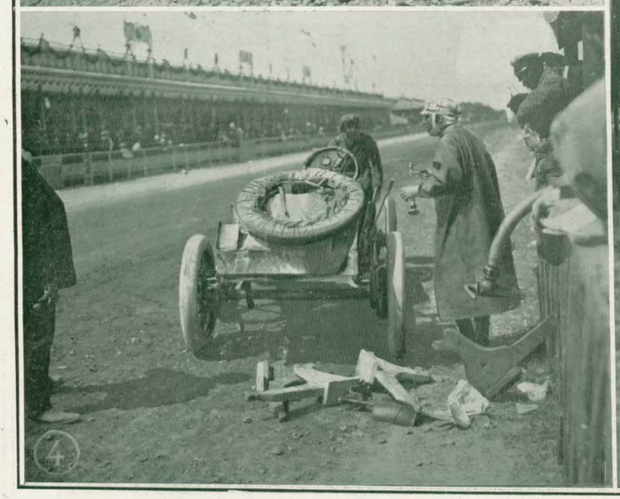
La Vie au Grand Air

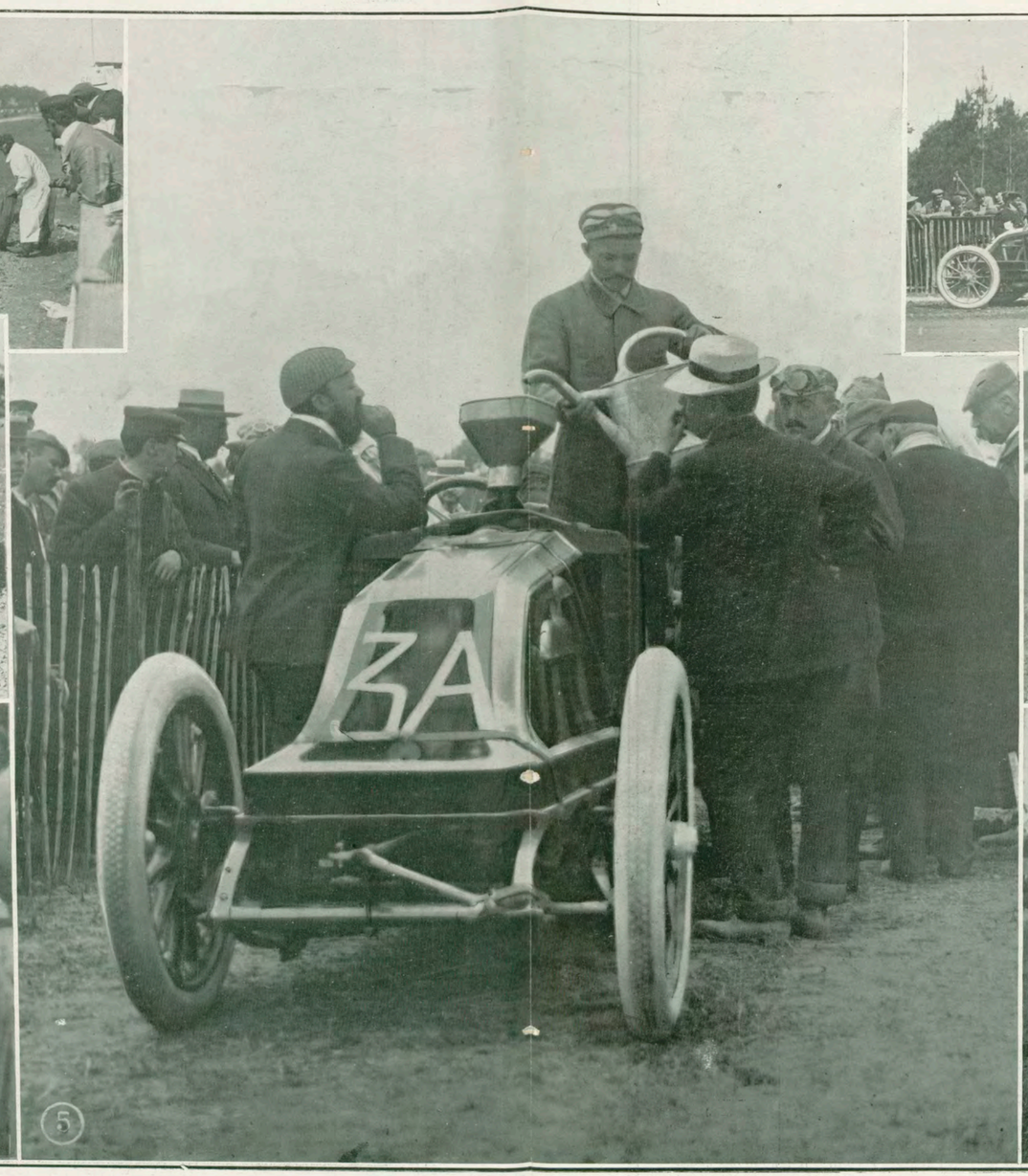
LE GRAND PRIX DE L'A. C. F. — VICTOIRE DE SZISZ

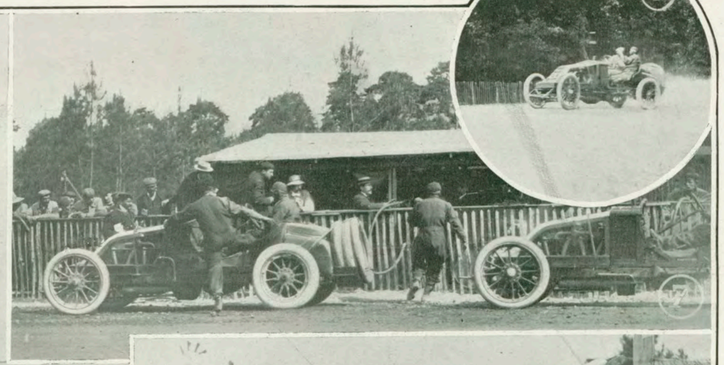


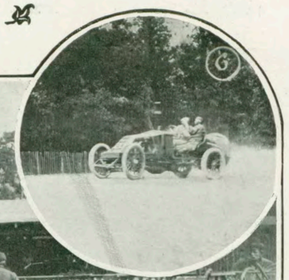


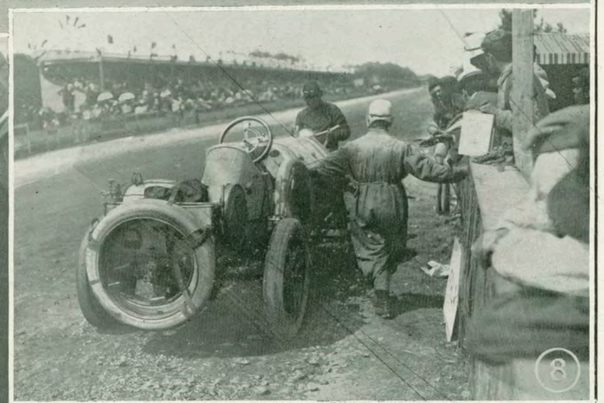


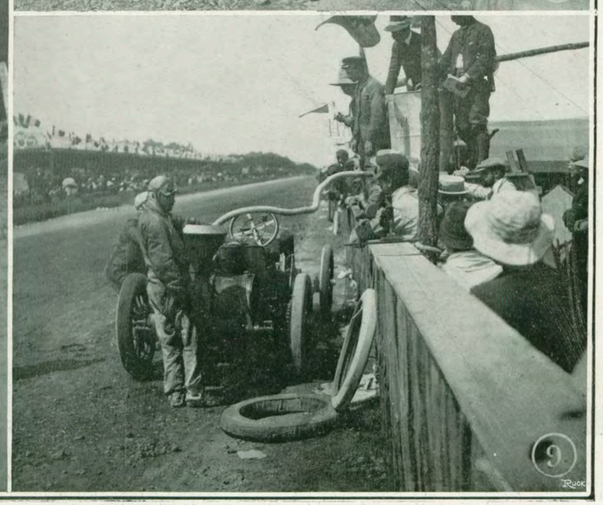








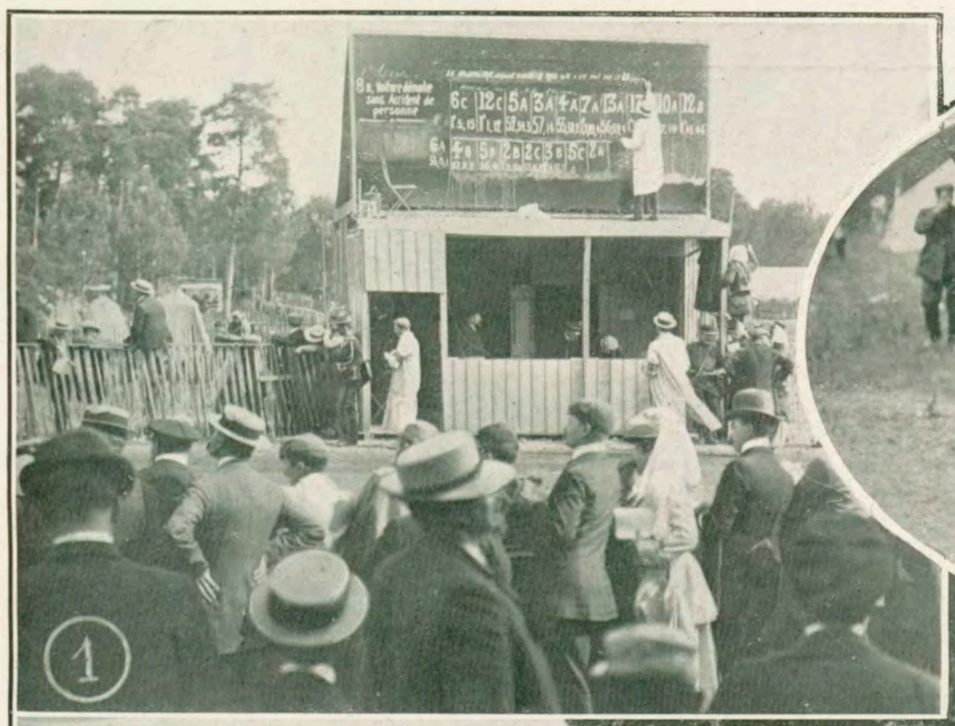




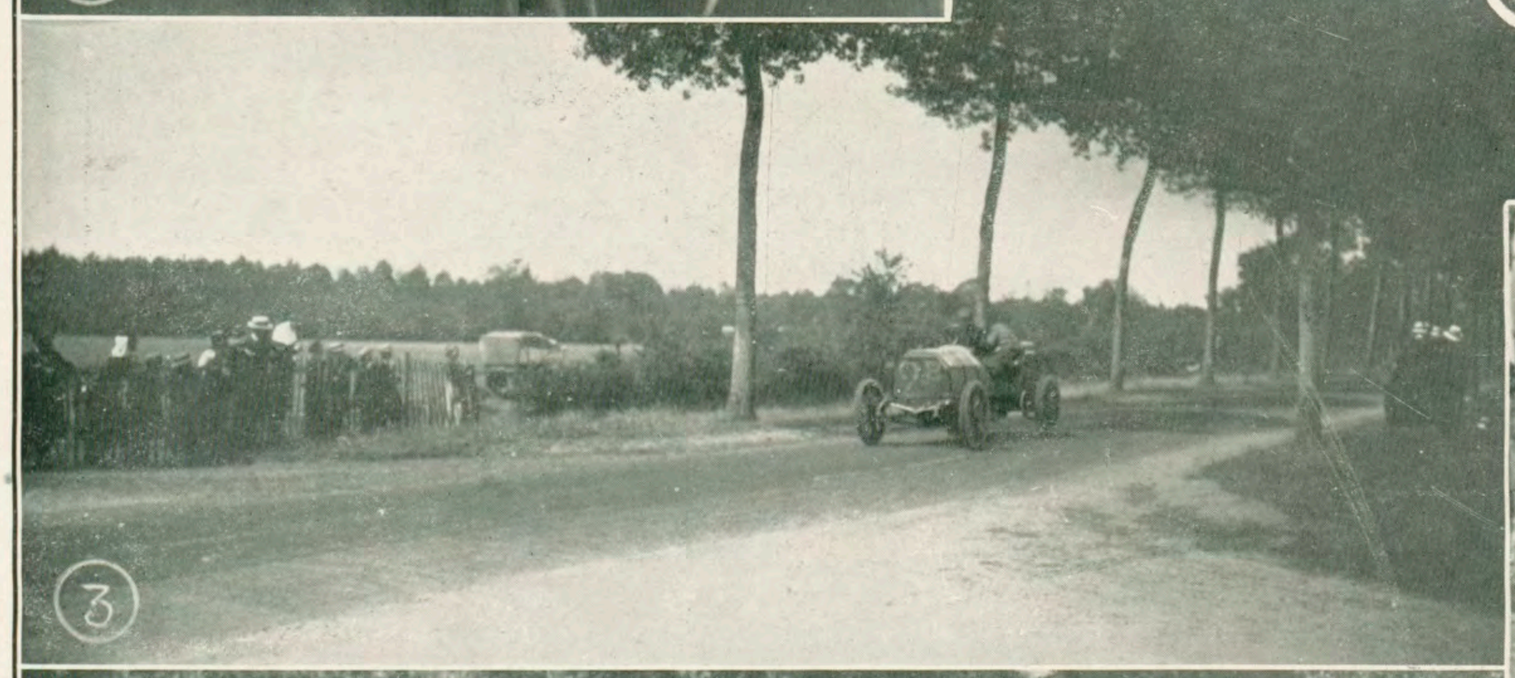
Szisz, vainqueur du Grand Prix de l' A. C. F., couvrant les 1238 kil. 160 m. du parcours en 12 h. 14 m. 7 s., moyenne à l'heure 101 kil. 198 m., sur voiture *Renault*, munie de pneumatiques et de jantes amovibles *Michelin*, allumage par magnéto *Simms-Bosch*, refroidisseur *Groutelle* et *Arquembourg*.

1. Szisz passant à Connerré. — 2. Jénatzy change un pneu devant les tribunes. — 3. Tout en gonflant un pneu Jénatzy se fait enlever une parcelle de goudron qui lui est entrée dans l'œil. — 4. Le remplacement d'une jante amovible avec le tournevis vilebrequin. — 5. Szisz refait son plein d'eau devant les tribunes. — 6. Szisz passant à la Fourche d'Auvours. — 7. Le ravitaillement des Renault en face des tribunes. — 8. Cagno change ses pneus devant le stand des Itala. — 9. Comment on faisait le plein d'essence ou d'huile au moyen de réservoirs et de tuyaux adducteurs.

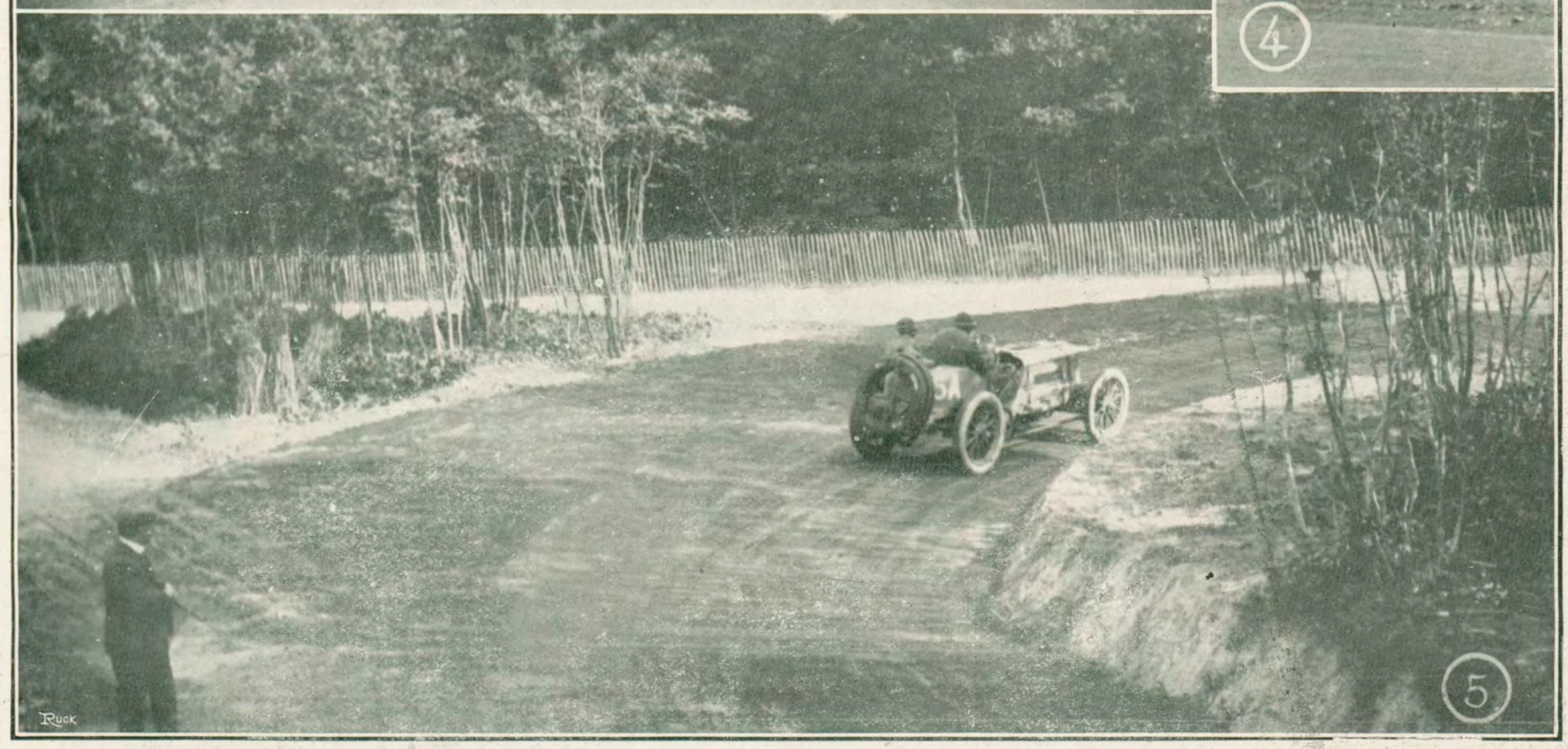
LE GRAND PRIX DE L'A. C. F.


1

2


3

4


5

(Plaques Lumière.)

AUTOUR DE LA COURSE

1. Le tableau d'affichage sur lequel étaient inscrits, tour par tour, les temps des concurrents ; on s'est plaint de son exiguité et de son agencement défectueux. — 2. Szisz rentre au pesage après la course, accompagné de Fernand Renault. Il souffre tellement des yeux, par suite des projections de goudron, qu'il s'est recouvert la figure d'un voile — 3. Nazzaro en vitesse à Vibraye; il a pris la troisième place du classement de la première journée en 6 h. 26 m. 3 s. et la deuxième place du classement final en 12 h. 46 m. 26 s. sur voiture munie des pneumatiques et des jantes amovibles Michelin. *— 4. Le mécanicien de Marriaux rapporte une roue de rechange qu'il est allé chercher à plusieurs kilomètres. — 5. Un virage de Baras près de Vibraye. Baras a fait le meilleur tour des deux journées en 52 minutes 19 secondes, 118 kil. 301 à l'heure.*

Les Débuts des 3 Ans sur les Obstacles

Par SAINT-GEORGES.

Les chevaux de trois ans qui ont fait leur première sortie sur les obstacles à Enghien et à Auteuil n'ont pas donné une bonne impression ✍ Le nombre, à défaut de qualité, a rendu le spectacle attrayant ✍ Nous cherchons ici à examiner ce qu'il convient de retenir de ces débuts sensationnels.

Il en est du monde des chevaux comme du monde des gens, on n'a qu'à faire appel aux sauteurs pour être certain d'avoir foule. Le steeple-chasing nage dans une abondance et une prospérité de ce genre, qui n'a cependant rien de désolant. Tant à Enghien qu'à Auteuil, nous avons assisté aux ébats de cinquante-cinq débutants particulièrement remarquables pour la plupart, soit par leurs noms obscurs, soit par le rôle effacé qu'ils ont joué sur les hippodromes de plat. C'est ainsi que la gagnante du prix du Début de 15.000 francs, Parana II — issue de Madcap, l'étalon de M. Marghiloman qui fait souvent de bons steeple-chasers — a couru deux fois sans succès cette année, mais en bonne société. Elle n'a pas été placée en avril, à Maisons, dans le Prix de Capeyron gagné par Prince Robert, sur Saïtapharnès et Frileux, puis elle a disputé le Prix de l'Espérance, gagné par Storm — troisième depuis du Grand Prix de Paris — sur Crossoptylon, le héros du lendemain dans le Prix Wild Monarch. La cote de la pouliche porte à croire que son écurie ne considérait point que c'était là un placement de père de famille. La note n'est pas bonne pour les débutants d'Enghien. Polichinelle II, Tardets, qui a montré néanmoins quelque qualité, ont pris les places; ils n'ont pas une carrière en relief. La quatrième, Tramontane, est peut-être la meilleure du lot. Elle a gagné depuis à Colombes.

Crossoptylon.

Pn. b. 3 ans, par Earwig et White Tuft, à M. L. Cramail, monté par Larbey, gagnant du Prix Wild Monarch.

Les concurrents du Prix Wild Monarch ont formé un champ des plus mêlés. Le fretin sous-province semblait dominer. Il y a, au sujet du steeple-chasing, une erreur qu'il serait utile de détruire. Le commun des mortels se figure que la qualité du cheval de plat n'a aucune importance en obstacles; or, s'il est vrai que les plus grands cracks pourraient être détestables à Auteuil, à Enghien et surtout à Liverpool, il n'en est pas moins exact que le bon cheval qui joint l'aptitude à sa qualité intrinsèque conserve vis-à-vis de ses adversaires un réel avantage.

Crossoptylon en est une nouvelle preuve. Il a montré sans cesse en plat qu'il ne manquait pas de valeur. Par une coïncidence curieuse, sa première course en plat cette année est à Auteuil, lors de la journée de Courrières où il disputa le Prix de la Société de Sport de France. Il fut cinquième derrière Copernic, d'Epernon, Tardets (troisième à Enghien), et Ismenide. Aussitôt après, il se fit remarquer dans le Prix de l'Etoile en prenant la troisième place derrière Petto et Campo Formio, les trois chevaux séparés par une encolure et une longueur et demie. Crossoptylon laissait neuf chevaux derrière lui. Il se comporta mieux encore dans le Prix de l'Espérance en ne succombant que contre Storm, qui a, comme je l'ai dit plus haut, fait une belle course dans le Grand Prix et s'est placé troisième. Remarquons en passant qu'il est fils de Earwig, demi-frère de Spearmint, par leur commun père Carbine.

Le concurrent le plus en vue. Crossoptylon s'imposait donc particulièrement à l'attention dans le lot qu'il rencontrait; s'il sautait bien, selon le bruit qui courait, il devait gagner. Le cheval de M. Cramail n'a pas fait 2/1 dans un lot de dix-huit partants dont pouvaient surgir quelques illustres inconnus. Ils n'ont pas surgi. Le plus près après lui, Cleek, a fait clac sur un obstacle. Le rapport éventuel de la cote a erré ensuite de 10 à 100/1. Mambrina, arrivé second, était un 78/1. Matou II, troisième, donnait 35/1. Il y avait de quoi s'enrichir ou s'appauvrir.. En dehors de Crossoptylon, c'était prendre un billet de loterie. Ai-je besoin de dire que bien peu se sont abstenus de ce jeu de hasard et de culbutes?

Des culbutes! On en a fait partout. Il nous a été donné d'assister à de merveilleux résultats de dressage! Tous ne tombaient pas, mais tous étaient atteints; se donnaient desatteintes, surtout, ou en envoyaient aux voisins en leur sautant dans les pattes. Non, ce prix Wild Monarch n'a vraiment pas été un succès de concours hippique pour l'entraînement de Maisons-Laffitte. Je ne sais si l'école nouvelle qui consiste à ne plus sauter pour que le cheval saute mieux a fait des adeptes, mais à voir l'égrenement de l'imposant peloton qui promettait une belle course, on s'est dit que la plupart des chevaux avaient peut-être été mis de côté... à l'excès, en vue des obstacles. Si nos jumpers vont ainsi sur le parcours très coulant d'Auteuil, que deviendraient-ils à Croydon!

Il est cependant fort possible que notre remarque cause de l'étonnement. N'est-il pas d'usage que l'on dresse les chevaux aujourd'hui sur le champ de courses même, comme on y entraîne si souvent. Jadis des *touts* s'embusquaient dans des touffes d'arbustes pour saisir les secrets d'écurie; à présent les essais deviennent si rares et le galop pour le bon motif si désuet que les *touts* ne trouveraient plus de quoi se gratter le palais avec le moindre gin. C'est dans la course qu'il faut savoir distinguer, qu'il faut, d'une course à l'autre, savoir remarquer les progrès.

Bref, que ce soit manque de dressage, absence d'aptitude ou malchance, nous avons eu une petite hécatombe qui donnait plus l'idée d'une chasse présidentielle à Rambouillet, que de l'accession des obstacles aux trois ans. Cette chasse, en commençant, eut l'air d'être à courre, tant les animaux se forlongèrent; n'eussent été les casaques, ont eût pu croire que l'on avait devant les yeux une de ces gravures anglaises où les uns ne sont pas loin du renard, tandis que les autres sont piteusement égrenés, condamnés à la péripétie qui anime la gravure suivante.

Quand un éminent professeur de chant, grand artiste en retraite, prend cinquante francs pour un quart d'heure de leçon, le vulgaire trouve que c'est un prix exorbitant. Or, voyez à combien revient une leçon de cheval, la leçon de cinq minutes sur les obstacles. Entrée : 200 francs. Monte : 100 francs. Voyage : 100 francs. Déplacement du jockey : 25 francs.

Le Prix Wild Monarch ✍ Course de haies, 20.000 francs, 2.800 mètres, Auteuil, 16 juin ✍ Le saut de la haie du Pavillon.

Déplacement de l'entraîneur : 25 francs. Au total : 450 francs. Mettons 25 louis tout rond; ne mettons pas que le propriétaire a jeté quelques louis au mutuel pour arroser ses gens en cas problématique de victoire. Supposons, cependant, que la casaque — 5 louis — a pu recevoir des dommages, sans intérêts, et être mise hors de service. Vous voyez que la leçon d'obstacles est infiniment plus coûteuse que celle des traditions du chant. Il est vrai que dans l'une comme dans l'autre, il est toujours question de filer une note.

Au départ, Longue Vue, Sizun et Athos II, se séparaient seuls de leurs adversaires que M. Roy avait fait partir bien en ligne. Faïne faisait partie du lot de tête lorsque dans l'allée des Chênes elle provoquait par sa chute celle de Hardosse et de Macaron II. Longue Vue en avait déjà assez et prenait la tangente. On voyait alors Little Billee en tête accompagné de Lassa. Celle-ci était escortée ensuite de Feu Ardent, Stephanette et Little Billee. Crossoptylon, sagement monté par Larhey, améliorait sa position et était sur les leaders avant le tournant de Passy. Il était maître de la partie à l'entrée de la ligne droite, malgré les efforts de Mamlesina et l'emportait de trois longueurs. Matou II a paru quand la bataille était finie pour prendre la seconde place à Beaubat. Lassa était tombée, sans doute de... lassitude à la dernière haie et avait fait culbuter Chloral, Fausse Alerte et Gleek, car les jockeys ne perdent jamais l'occasion de sauter les uns sur les autres.

Les Accessits La plus récente performance du second, Mamlesina, avait été une place à Colombes derrière Novelli et Vigilant, à trois longueurs. Matou, le troisième, avait mieux fait au commencement de l'année; quant au quatrième, Beaulat, il est de ceux qui dédaignent le plat, peut-être parce que ça ne va pas assez vite. Ce n'est pas le cru des Keryms, des Vaucouleurs, c'est le cru des Matsouyé, qui profitent, dans la spécialité, de la disparition des chevaux de plat, lesquels ayant donné le meilleur d'eux-mêmes dans leur première carrière trouvent pour leur tenir tête ou pour les suppléer des animaux d'une valeur vraiment trop infime. C'est pour cette raison que j'aurais été heureux de voir une réforme dans l'allocation des primes du Steeple-Chasing, n'étant plus accordée désormais qu'aux chevaux ayant gagné en plat une somme minima en plusieurs prix ou une somme importante en un seul prix, selon le mode employé pour la qualification des juments de catégorie. Il est en effet écœurant de penser que l'éleveur d'un ignoble cheval, qui n'aura jamais pu suivre en plat, sera mieux récompensé d'avoir élevé ce roquentin que s'il avait élevé Moulins la Marche.

Parana II, 1er, Polichinelle II, 2e.

Le Prix du début. — Haies. 15.000 fr. — 2.800 mètres. Enghien, 15 juin. — La rentrée des vainqueurs.

A gauche, Parana II, m al., 3 ans, 63 kil.. par Madcap et Padmana, à M. Jacques Hennessy, monté par F. Bates arrivé premier. A droite, Polichinelle II, m.b. b., 3 ans, 63 kil.. par Chanfrein et Poudre de Riz, à M.B. Mills, monté par Parfrement, arrivé deuxième.

Cette fois, la prime tombe fort heureusement — dans ce métier-là, tout tombe, même les primes — puisqu'elle va à l'éleveur d'un bon cheval comme Crossoptylon, qui plus favorisé que beaucoup de ses devanciers, nous l'espérons, ne se bornera pas à ce premier succès.

Le Prix Wild Monarch porte rarement bonheur. L'an dernier ce fut Fontenailles qui y battit Le Belvédère et Cinéas; en 1904, Fuselé le gagna sur Clicquot et Capitoul. En 1903, ce fut Larreule, qui eut aussitôt après un accident. Le mauvais sort s'est ainsi presque constamment attaché au vainqueur de cette grande épreuve qui semble être celle des espoirs sans lendemain. Et pourtant combien brillante, combien attendue, au seuil d'une ère nouvelle!

SAINT-GEORGES.

Avis à nos Abonnés

Au moment du départ en vacances, nous recommandons tout spécialement à nos abonnés de bien vouloir nous faire parvenir, avec leur demande de changement d'adresse, la bande du dernier journal reçu, afin d'éviter tout retard dans l'envoi du numéro suivant. (Joindre 0 f. 75 pour frais de réfection.)

Au Concours central des Races Chevalines

LES PUR SANG ANGLAIS

Par R. de la FARGUE-TAUZIA

Le Concours central des races chevalines comptait les plus beaux échantillons de l'élevage. Seule la catégorie des pur sang anglais était mal représentée. Notre collaborateur, M. de la Fargue-Tauzia, inspecteur général des Haras, nous en donne les raisons et les moyens d'y remédier

La pauvreté numérique des animaux de pur sang anglais a produit dans tout le public qui venait chaque jour admirer l'importante exposition de nos races françaises une assez profonde impression de surprise et de regrets.

Quand un pays a fait naître, sur quarante-deux années, trente fois le gagnant du Grand Prix international de Paris, ce pays-là peut se considérer, sans faux amour-propre, comme un pays apte à la production du cheval de course par excellence, le pur sang anglais. Il est donc vraiment regrettable que, au milieu de l'exhibition intéressante et instructive que nous venons de voir, le lot des pur sang anglais se soit si modestement montré.

Certes, les animaux qui le composaient n'étaient pas à dédaigner: Le Souvenir est un charmant cheval, plein de distinction et qui a montré une certaine qualité sur l'hippodrome, en plat et en obstacles; French Fox, d'origine très fashionable, eût été peut-être de haute classe, avec un caractère un peu moins fantasque; Le Bon Juge n'était pas, à vrai dire, un bon crack, mais c'est un animal à grandes lignes et de belle silhouette; Artisan est puissant dans son corps: il est fait en étalon, on peut lui reprocher toutefois d'être relativement léger de membres; Avanti a pour père Callistrate; sa mère est issue de Petrach: c'est là une brillante origine qui garantit son avenir comme reproducteur, car il n'a pas encore fait la monte. Sa carrière de course a été fort honorable.

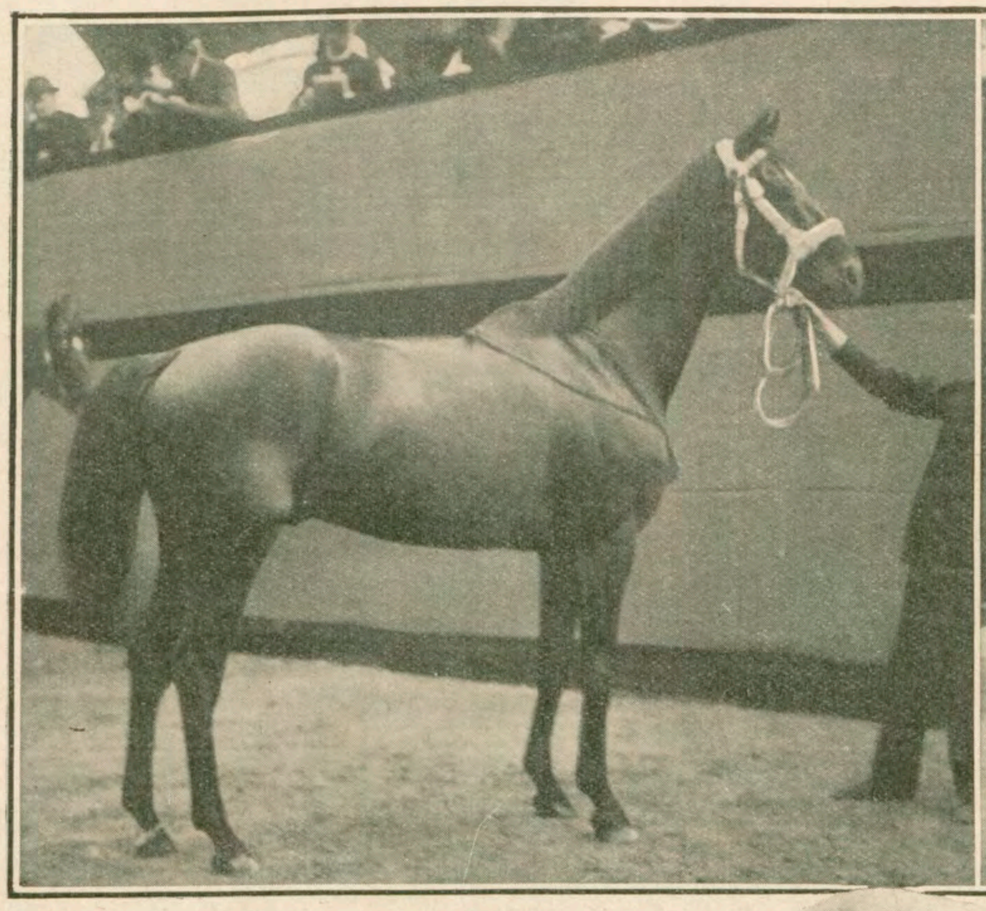
Les deux juments de M. Wallet, Bisbille et Rentière, sont bien nées, de conformation régulière, mais de modèles un peu réduits: ce sont, du reste, de jeunes poulinières, presque à leurs débuts.

A quoi tient la pauvreté de la catégorie des pur sang anglais Mais là s'arrête le lot, et ce n'est pas suffisant. J'ai perçu vaguement quelques histoires, — j'allais dire quelques racontars — à ce sujet; rien de bien probant. Divers propriétaires, l'an passé, n'auraient pas été satifaits de la façon dont on avait examiné et classé leurs chevaux: on se trouvait en face de chevaux de course, de chevaux dont les performances jouent, dans l'appréciation que l'on a à en faire, un rôle tout aussi important, sinon plus que le modèle purement extérieur. Or, on les avait jugés — ce sont les raconteurs qui parlent — comme de simples chevaux de selle dans un concours banal, comme des « maiden » d'hippodrome, presque comme des troupiers devant un comité de remonte. — De là, une pointe de mécontentement, et l'on aurait résolu de ne plus exhiber d'animaux de cette classe dans de telles conditions.

D'autres ont supposé que la suppression des prix en argent et leur remplacement par de simples médailles avaient suffi à faire le vide dans cette catégorie. Je crois que, de part et d'autre, on se trompe. L'abstention des reproducteurs anglais de grand ordre provient d'une autre cause,

Rentière,

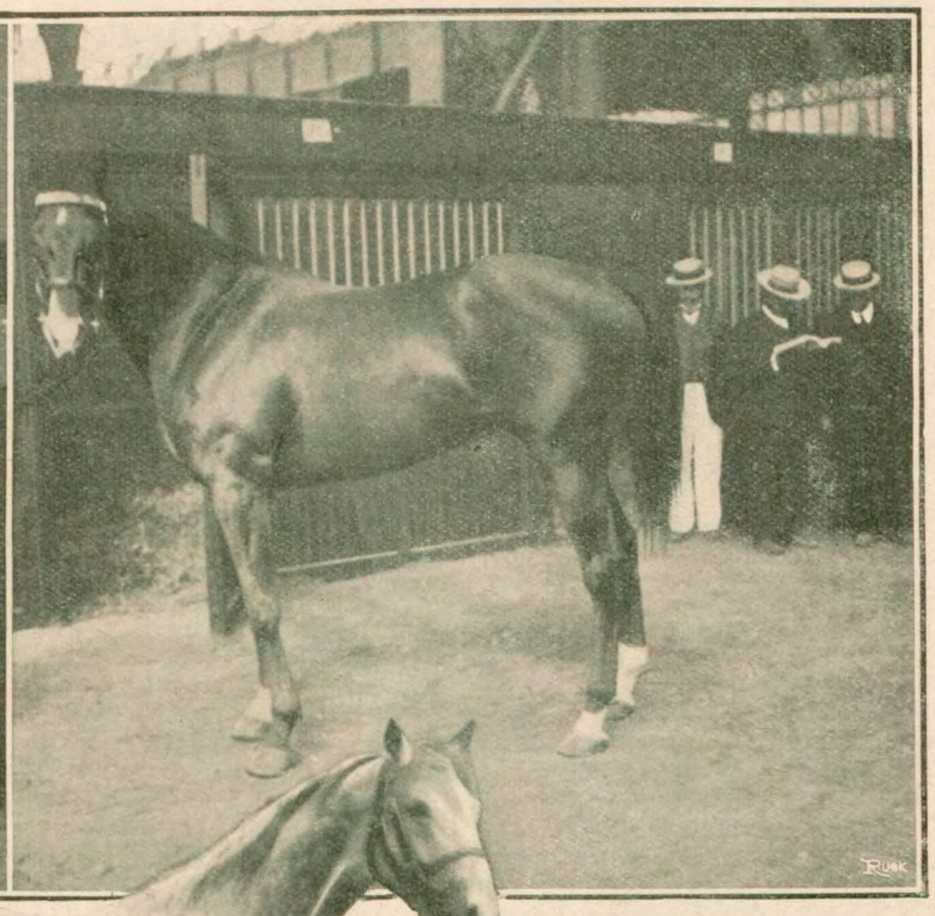
Jument baie par Gonsalw et Reutless. qui a été exposée avec son foal.



Le Bon Juge.
Par Avilly et Paulo, à M. Joseph Ory, à Feurs.

parfaitement explicable et rationnelle. A cette époque-ci de l'année, les étalons peuvent encore être employés à leur service de monte, et les poulinières sont suitées de produits ayant déjà une grande valeur, et pour lesquels les herbes de printemps, la liberté, les galopades et les ébats en plein air sont essentiellement nécessaires. En échange, offrir à ces sujets d'élite de les cloîtrer durant cinq jours — sans compter le voyage — dans des cellules de trois mètres carrés, même en y ajoutant, comme distraction musicale, les bruyants claquements de fouets indispensables à leurs congénères de moindre importance, pour faire quelques brillants passages devant les jurys ou les amateurs, tout cela, avouons-le, n'est pas fait pour beaucoup les séduire.

Je ne voudrais pas être prophète de mauvais augure ; je crains bien cependant que l'on ait beaucoup de peine à réunir, dans les conditions réglementaires actuelles, un groupe réellement complet et intéressant de reproducteurs de pur sang anglais.



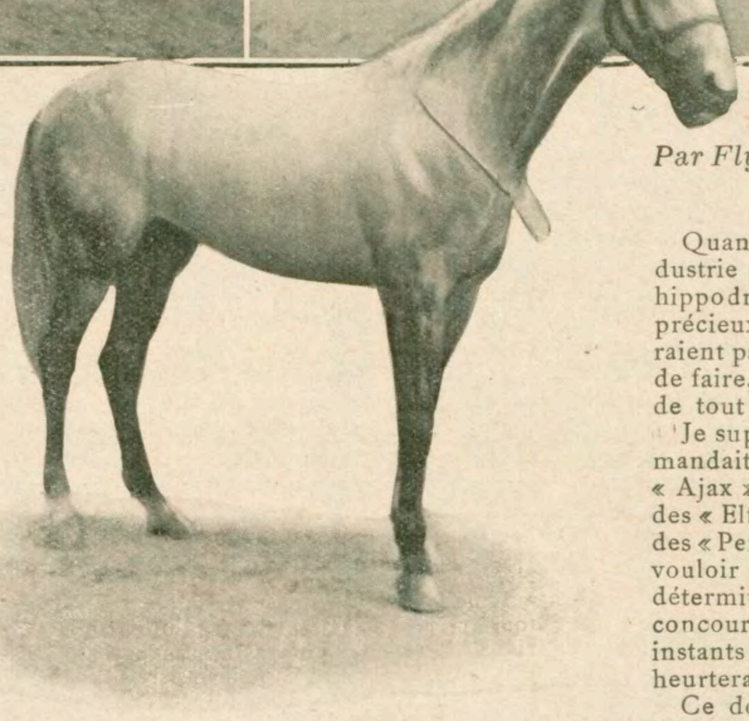
French-Fox.
Par Flying-Fox et America, à M. Henry Mange, à Saclay.

Quant aux grands chevaux de tête de l'industrie privée, aux cracks illustres de nos hippodromes, devenus, comme étalons, de précieux chefs de races, ceux-là aussi pourraient paraître, à la condition, bien entendu, de faire, à leur égard, abstraction complète de tout protocole réglementaire.

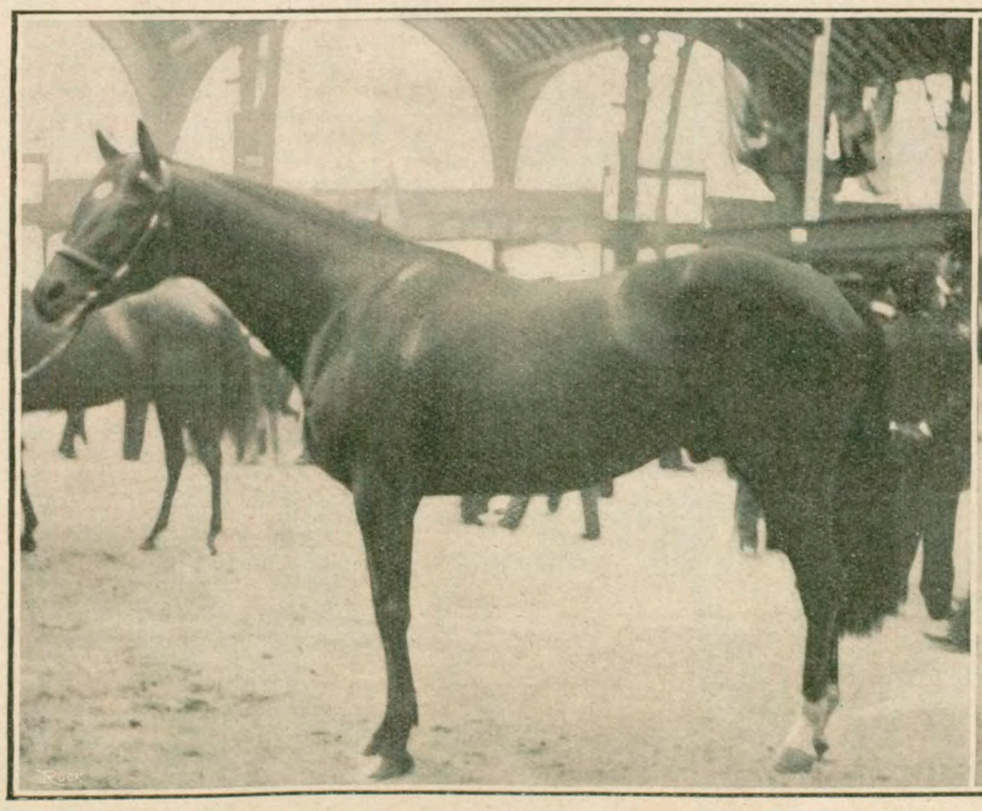
Je suppose, en revanche, que si l'on demandait à l'avance aux propriétaires des « Ajax », des « Adam », des « Callistrate », des « Elf », des « Masqué », des « Sagittaire », des « Perth », des « Palmiste », etc., etc., de vouloir bien, à un jour dit, à une heure déterminée, faire amener leurs chevaux au concours, pour les faire défiler quelques instants dans la grande carrière, on ne se heurterait qu'à bien peu de refus.

Ce dont je suis certain, c'est que le public, en masse, saurait témoigner sa vive reconnaissance aux propriétaires de ces chevaux, et que cette journée-là serait pour lui une journée qu'il n'oublierait pas.

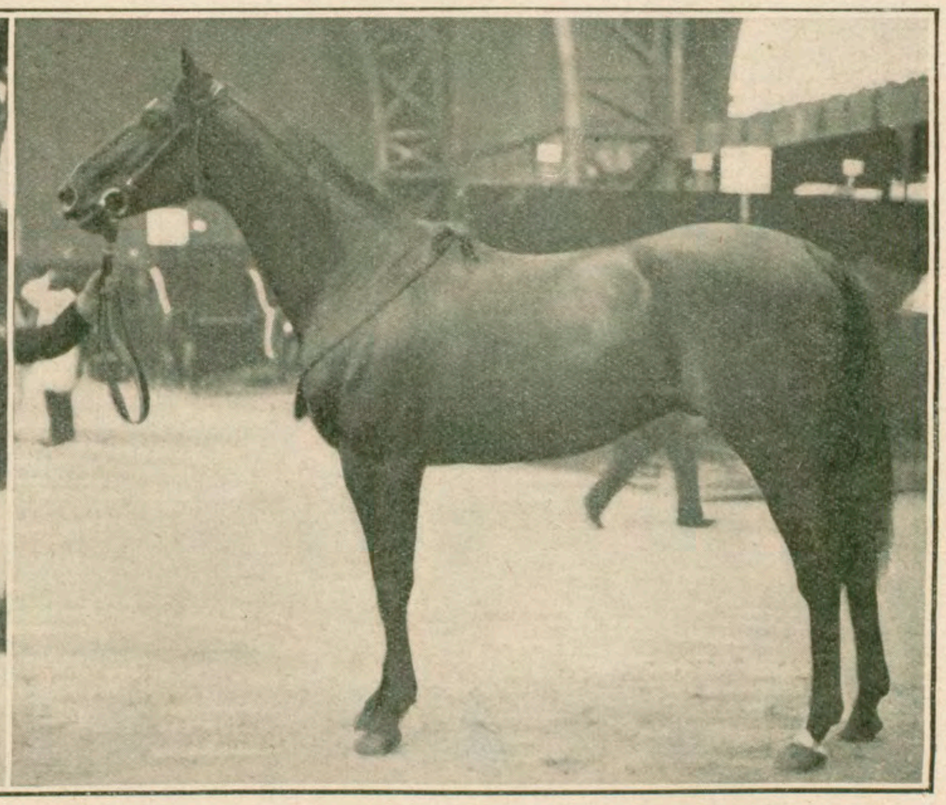
De la Fargue-Tauzia.



Le Souvenir.
Par Le Sancy et Sylphine, à M. Chéri-Heilbronn.



Artisan.
Par Révérend et Alice, à M. Adrien Wallete, à Noisy-le-Roi.



Avanti.
Par Callistrate et Fear Disgrace, au Comte P. de Saint-Phalle.

Le Sportsman et la Finance

Les lecteurs de cette revue ont accueilli avec tant de faveur nos causeries financières que nous ne résistons pas au désir de les interroger. Le gros tirage de ce journal est pour nous l'occasion favorable de faire une petite enquête et cette enquête pique au plus haut point notre curiosité.

Nous voudrions savoir ce que les gens de sport pensent du discours de M. Jaurès. C'est très sérieusement, nous prions de le croire, que nous posons la question et voici pourquoi : les poètes, les orateurs à imagination peuvent être séduits par la forme littéraire, les ouvriers par les promesses, mais l'opinion des sportsmen nous semble précieuse entre toutes.

L'habitude et la pratique des sports introduisent dans notre vie une extrême précision. Rien n'est plus mathématique que les sports. Sans parler des dosages précis du travail et de la nourriture dans tous les entraînements, il suffit d'étudier les photographies extraordinaires que ce magazine a données des différents temps du saut à la perche, du saut à la barre, du lancement du disque, etc... pour se persuader que tout sport exige entre autres choses une vision exacte et une précision mathématique.

Enfin, l'usage constant des concours et des records a rendu l'esprit du sportsman éminemment perfectible. Il suffit qu'une vérité exacte lui soit démontrée pour qu'aussitôt il l'adopte. Cette faculté est précieuse pour suivre l'évolution de M. Jaurès qui a déjà parcouru un bien grand chemin.

En face du problème économique que pose le chef du socialisme, nous restons embarrassés parce que nous nous défions de nous-mêmes, de nos vieilles théories appuyées sur une longue expérience. Nous demandons sincèrement l'avis des jeunes, mais nous donnons d'abord et très sincèrement le nôtre.

Nous ne comprenons pas clairement comment s'y prend M. Jaurès pour remplacer la propriété individuelle par la propriété collective; le système qu'il préconise pour indemniser les propriétaires d'usines et de domaines nous semble fou, mais en admettant que nous nous trompions et que le rêve du collectivisme puisse un jour se réaliser, nous croyons que la société ainsi construite durera juste un jour, le jour de sa naissance. Dès le lendemain, les ambitions et les appétits, les capacités et l'ignorance, la force et la faiblesse auront détruit l'édifice si péniblement construit.

Pour qu'il en fût autrement, il faudrait que les hommes devinssent parfaits et qu'ils vécussent dans l'âge d'or.

Nous demandons les opinions de nos lecteurs, mais en les attendant, nous donnons les conclusions pratiques de la nôtre.

Estimant que la thèse est une utopie, nous n'y attachons pas une grande importance Elle peut causer des crises, elle ne peut pas triompher. Les événements détermineront sur quels points se déclareront plus particulièrement les crises, il nous paraît imprudent d'essayer aujourd'hui de le prévoir; tout au plus pourrait-on surveiller davantage les industries où les salaires jouent le plus grand rôle. En tout cas, nous insistons sur la division des risques qui est le moyen infaillible de ne pas perdre beaucoup.

La propriété de la terre, tant qu'elle n'absorbe que la moitié de la fortune, ne doit pas être dénaturée. C'est notre devoir de Français de posséder la terre française; c'est notre meilleur moyen de défense contre les fous. La terre peut même absorber beaucoup plus que la moitié de la fortune, question de situation et de convenance.

La propriété urbaine est beaucoup moins stable, mais elle a des envolées qui ont créé à Paris et autour de Paris, dans d'autres grandes villes et sur les plages, d'énormes fortunes. Défions-nous de ces phases heureuses; il est douteux qu'elles se reproduisent en grand nombre.

La propriété mobilière, c'est-à-dire les valeurs, doit être d'autant plus divisée que la propriété foncière est plus forte. Le portefeuille d'un grand propriétaire foncier ne doit pas être le même que celui d'un commerçant ni d'un avocat. Dans tous, la division des risques dicte le partage, et dans tous, un compartiment important doit appartenir aux valeurs étrangères. Pour ces dernières, il faut rechercher, en même temps que la sécurité absolue, un gros revenu.

Nous avons démontré qu'il était facile de trouver réunies ces deux conditions qui n'existent pas en France sur la même valeur.

A côté des placements de toute sécurité, il faut réserver une faible partie de son portefeuille pour les placements à plus-values, ceux qui augmentent rapidement le capital quand ils sont bien choisis. Nous avons cité des exemples, nous en indiquons tous les jours, mais pour déterminer exactement ces points, il faut nous consulter.

Pour tout ce qui concerne la partie financière: ordres de Bourse, renseignements sur valeurs, paiement de coupons, etc., nos lecteurs sont priés de s'adresser à la

Banque Demme-Desrousseaux et Cie,
9, rue Pillet-Will, Paris.

CORRESPONDANCE

B. L., Menton. — Lisez dans la *Revue Internationale des Valeurs de Placement* du 17 juin, page 7, l'article sur *Guayaquil et Quito Railway Co.*

D. G., Greene Gold Silver. — L'action est purement spéculative; la question de dividendes ne saurait être encore solutionnée. *Greene Copper*, entreprise sérieuse mais qui a subi récemment d'assez graves difficultés par suite de troubles entre les ouvriers mexicains et les employés américains. De plus, il paraît qu'il y a désaccord entre les membres du conseil d'administration au sujet de l'achat des scieries « Sierra Madre Lumber Co » que le Col. Greene a vendues à la Société.

L..., Bordeaux. — Le service de la *Revue Internationale*, 9, rue Pillet-Will, vous sera fait pendant trois mois, comme à tout lecteur de cette revue qui en fera la demande.

C..., Rouen. — Vous agiriez prudemment en mettant à l'abri le bénéfice que vous réalisez sur vos valeurs, Charbonnages Belges et Français; car une réaction sérieuse est à prévoir.

J. S. — Nous vous indiquerons, si vous le désirez, d'excellentes valeurs en plein mouvement de progression, pour le remploi de vos capitaux.

M..., Laval. — Nous vous adressons, comme vous nous le demandez, notre liste d'obligations américaines de tout repos donnant un revenu de 5 o/o.

BLOC-NOTES

LE BULLETIN DE MICHELIN

Pour qu'un pneu travaille normalement, il faut que sa pression intérieure soit celle indiquée à notre Tableau de gonflage. — Influence plus grande encore du gonflage pour nos Semelles Michelin.

Notre service des réparations constate de nouveau, depuis quelque temps, que les pneus qui lui reviennent présentent en grande majorité des avaries provenant d'une insuffisance de gonflage.

La bonne habitude de gonfler suffisamment les pneus qui tendait enfin à s'introduire dans le monde automobile paraît donc se perdre une fois de plus.

Essayons encore, par conséquent, de démontrer aux chauffeurs qu'elle réalisait seule la bonne doctrine.

Lorsque nous établissons un type de pneu, nous devons nous préoccuper, dans tous les détails de sa confection, de la forme que prendra chacun de ses éléments lorsque ce pneu sera en service.

Il nous faut donc prévoir que telle partie aura à fournir tel travail et dans telles conditions spéciales. Il faut que nous déterminions d'avance à quels efforts chaque point aura à résister, quelles flexions seront subies par tous les autres. Tout doit être intimement lié, tout doit s'enchaîner étroitement, rigoureusement, dans un pneu, et il n'est pas si petit détail qui puisse être négligé. Il faut que, lorsque n'importe quelle partie de l'ensemble aura à produire un travail quelconque, les parties voisines, aussi bien que le pneu tout entier, viennent vous prêter appui, chacun pour ce qui le concerne.

Il est donc entendu pour nous, quand nous livrons un pneu, que, pour qu'il travaille normalement sous telle charge, sa pression intérieure doit être celle que nous indiquons. Par conséquent, pour travailler dans de bonnes conditions, nos pneus doivent toujours être gonflés conformément aux prescriptions indiquées au tableau de gonflage que nous donnons ci-dessous.

TABLEAU DE GONFLAGE ET D'AFFAISSEMENT

POIDS maximum que peuvent supporter nos pneus et pression à laquelle il faut les gonfler.
Affaissement maximum qu'ils doivent présenter en charge.

Grosseur du boudin.	TYPE VOITURETTE EXTRA-FORT OU VOITURE — Maximum du poids à faire supporter au pneu.	Lorsque le pneu supporte :	Il faut le gonfler à	Maximum d'affaissement (1) pneus plats.	Maximum d'affaissement (1) pneus ronds.
65	275 k.	150 à 200 k. 200 à 275 k.	3 k500 4 k500	»	45 à 54 m/m
75	220 k.	150 à 200 k. 200 à 220 k.	3 k500 4 k000	»	52 à 57 m/m
85	300 k.	200 à 250 k. 250 à 300 k.	4 k000 4 k500	58 à 61 m/m	61 à 65 m/m
90	450 k.	250 à 350 k. 350 à 450 k.	4 k000 à 5 k000 5 k000 à 5 k500	64 à 67 m/m	60 à 63 m/m
105	520 k.	300 à 450 k. 450 à 520 k.	4 k000 à 5 k000 5 k000 à 5 k500	68 m/m	67 m/m
120	600 k.	400 à 500 k. 500 à 600 k.	4 k500 à 5 k000 5 k000 à 5 k500	76 m/m	76 m/m
135	675 k.	500 à 600 k. 600 à 675 k.	5 k000 à 5 k500 5 k500 à 6 k000	87 m/m	»
150	750 k.	500 à 650 k. 650 à 750 k.	5 k000 6 k000	110 m/m	94 m/m

Grosseur du boudin.	TYPE VOITURETTE RENFORCÉ — Maximum du poids à faire supporter au pneu	Lorsque le pneu supporte :	Il faut le gonfler à	Maximum d'affaissement (1)
65	170 k.	100 à 140 k. 140 à 170 k.	2 k. 500 3 k. 000	50 m/m
75	170 k.	100 à 140 k. 140 à 170 k.	2 k. 500 3 k. 000	51 m/m
85	220 k.	150 à 180 k. 180 à 220 k.	3 k. 000 3 k. 500	54 m/m
	TYPE VOITURETTE LÉGER			
65	100 k.	50 à 80 k. 80 à 100 k.	2 k. 000 2 k. 500	50 m/m
75	120 k.	50 à 80 k. 80 à 120 k.	2 k. 000 2 k. 500	51 m/m
85	140 k.	60 à 100 k. 100 à 140 k.	2 k. 500 3 k. 000	54 m/m

(1) Hauteur de la jante au sol. — Il y a lieu de déduire de ces chiffres 1, 2 ou 3 m/m suivant l'état d'usure des pneus.

Qu'arrive-t-il si on gonfle moins?

Le profil du pneu est modifié et il travaille, dès lors, dans des conditions anormales; d'où perte prématurée.

En gonflant insuffisamment vos pneus, vous déjouez nos prévisions. Nous avions prévu que telle partie devrait résister à tel travail et, à sa place, vous faites travailler la voisine qui n'y est nullement préparée et n'a pas été établie en conséquence. Si cette partie cède, vous vous plaignez, naturellement; nous ne pouvons, cependant, que vous répondre qu'il était tout naturel qu'elle cédât.

Cela vous paraît excessif? Eh bien, que penseriez-vous du chauffeur qui prétendrait obtenir les mêmes résultats en chargeant sa cuisinière, nous l'admettons excellente, de l'entretien de sa voiture, et en envoyant son mécanicien, non moins parfait, au fourneau? Il est probable que, si sportif qu'il puisse être, il ne tarderait pas à trouver qu'une friture à l'huile à cylindre ou un sauté à la graisse consistante ne convient ni à son goût, ni à son estomac, et que d'ailleurs son moteur n'a aucun attrait pour l'huile d'olive, si vierge soit-elle, et que ses engrenages sont insensibles aux bons offices du plus pur beurre d'Isigny.

A chacun son métier, dit un juste proverbe.

D'ailleurs, un manque de gonflage présente encore un autre inconvénient grave. En exagérant les flexions de l'enveloppe, il provoque une augmentation de chaleur très importante et dont les chambres à air sont victimes.

Il nous faut ajouter que l'on doit apporter une attention toute spéciale au gonflage des semelles. Nous avons dit qu'un antidérapant a des réactions forcément beaucoup plus brutales qu'un pneu ordinaire et qu'il exagère dans une certaine mesure les causes d'usure.

Il ne faut pas perdre de vue non plus en ce qui touche le gonflage que, dans nos Semelles, il y a un corps dur, les rivets d'acier, qui travaille avec des matières plus souples. Par conséquent, en gonflant moins, vous augmentez le jeu et favorisez la destruction de la Semelle.

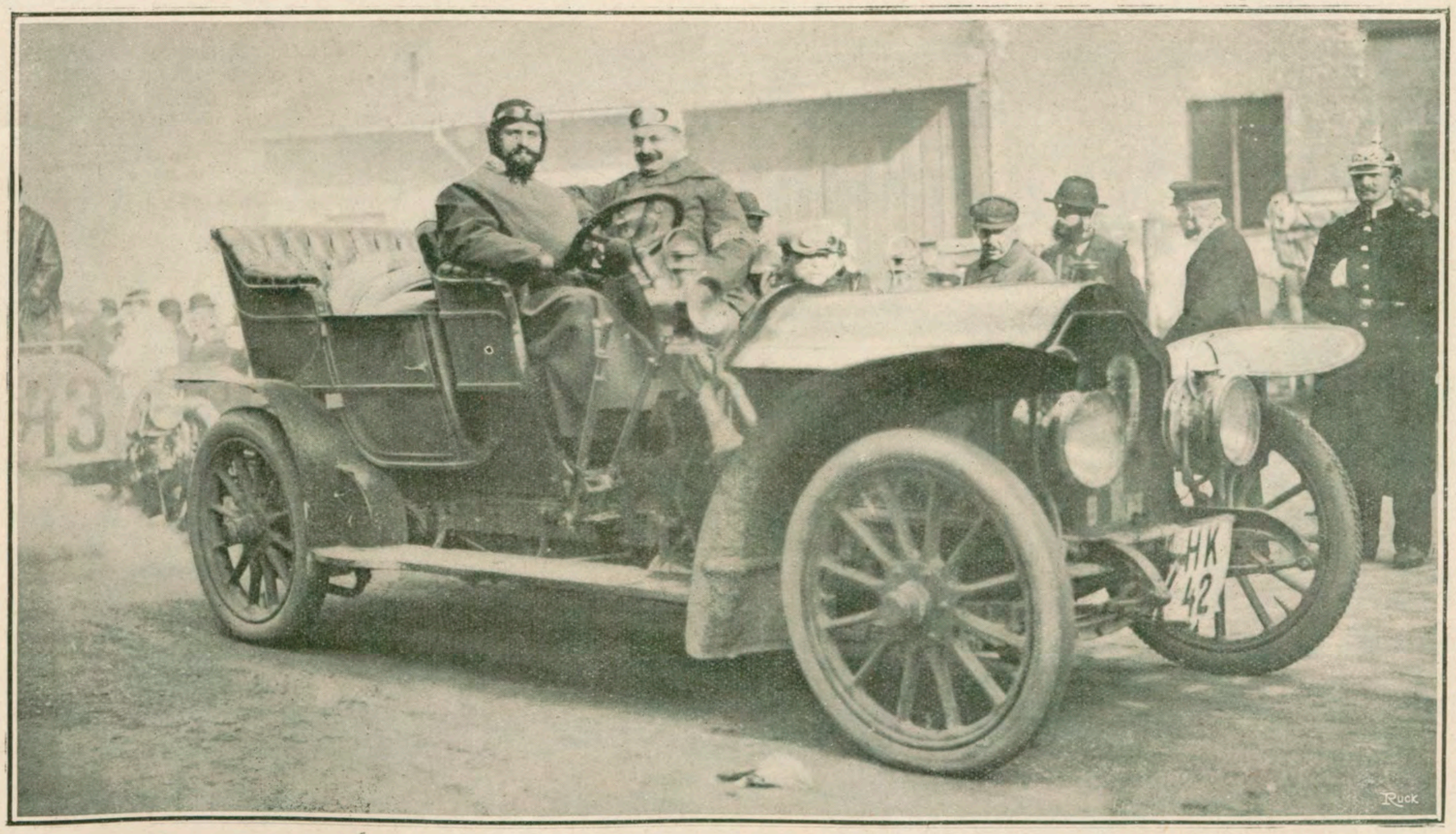
Nous pensons que ces explications, très simples, et dont l'évidence saute aux yeux, seront méditées sérieusement par nos lecteurs, et que la résolution, définitive cette fois, de gonfler convenablement leurs pneus sera prise par tous ceux qui n'ont pas encore cette bonne habitude ou qui l'avaient abandonnée.

Michelin.

Le CONCOURS des VÉHICULES INDUSTRIELS

Le camion PEUGEOT qui a obtenu un si beau succès dans le Concours des véhicules industriels.

LA COUPE HERKOMER



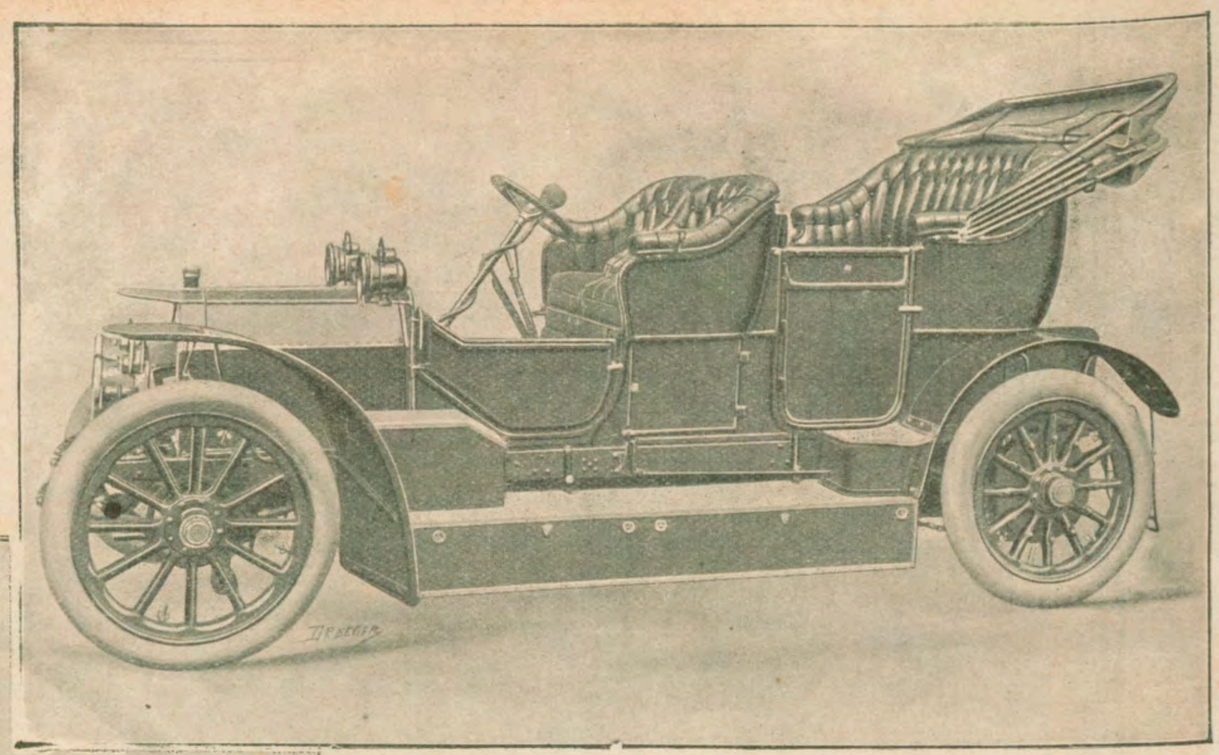
La voiture LORRAINE-DIETRICH conduite par M. Sorel dans la Coupe Herkomer, où, quoique luttant contre des voitures beaucoup plus puissantes, elle s'est fort bien classée, et fait remarquer d'un bout à l'autre par sa régularité de marche.

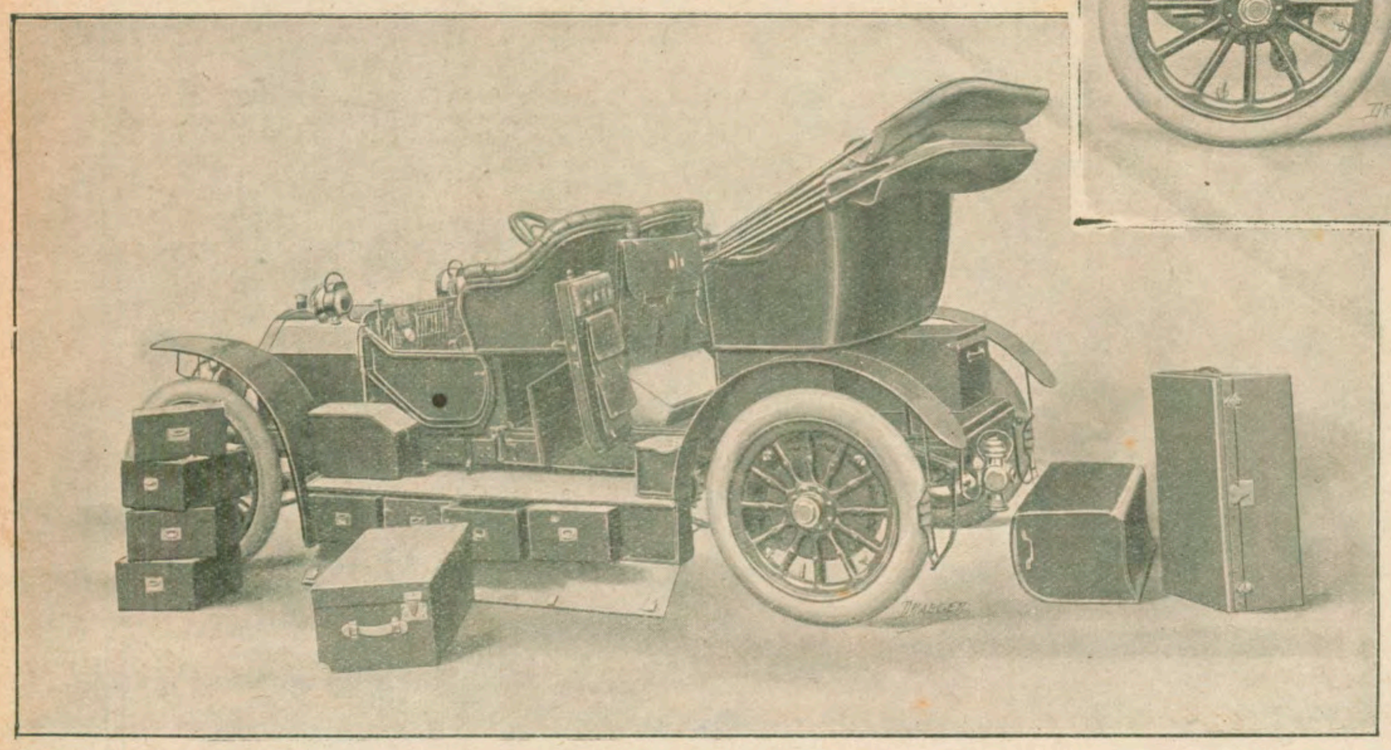
Carrosserie de Luxe

LAMPLUGH & Cie

8, RUE ERNEST-COGNAC

LEVALLOIS-PERRET (Seine)





MODELE UNIQUE CONSTRUIT PAR LA MAISON
LAMPLUGH & Cie. — JUIN 1905

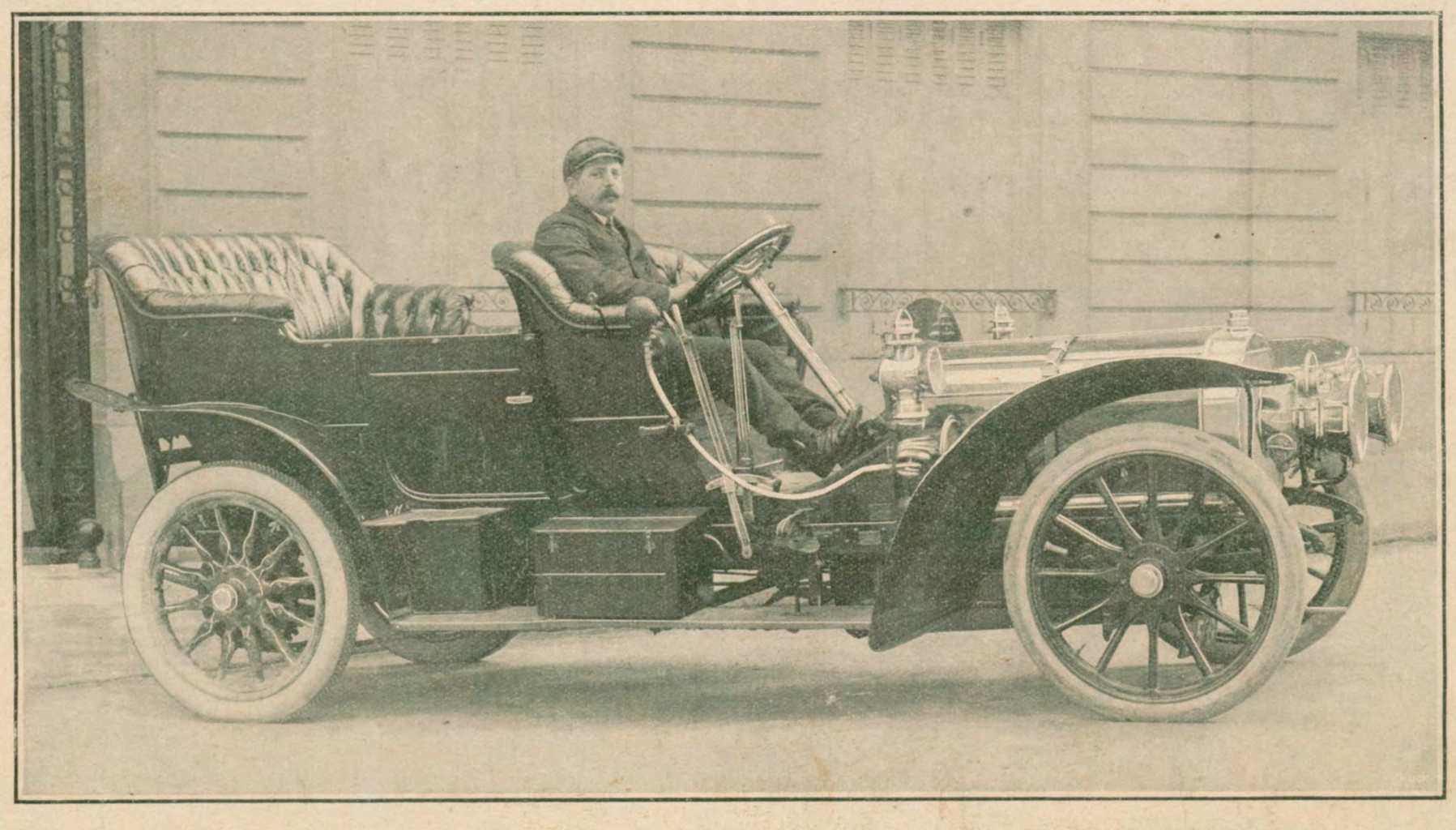
Limousines ✦ Landaulets
Landaulets 3/4 ✦ Doubles Phaétons
Coupés

EN MAGASIN PRÊTS A MONTER SUR CHASSIS

LIVRAISON RAPIDE — PRIX MODÉRÉS

Devis sur demande

Automobiles LÉON BOLLÉE



S'adresser à Emile STERN

Téléph. 539-11

17, Rue Montaigne